

FIAT AUTO
BILANCIO CONSOLIDATO
1 9 9 8

924



Fiat Auto

FIAT AUTO

BILANCIO CONSOLIDATO 1998

INDICE

| | |
|---|-----------|
| | pag. |
| Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale e Società di Revisione | 2 |
| Principali dati economici e finanziari | 3 |
| Struttura di Fiat Auto | 4 |
| Relazione sulla gestione | 5 |
| Introduzione | 6 |
| Mercato | 14 |
| Vendite | 16 |
| Produzione | 20 |
| Investimenti | 22 |
| Innovazione tecnologica | 22 |
| Nuove iniziative | 24 |
| Ambiente | 26 |
| Attività finanziaria | 28 |
| Personale e Relazioni Sindacali | 28 |
| Euro | 29 |
| Anno 2000 | 30 |
| Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione | 30 |
| Bilancio consolidato al 31 dicembre 1998 | 40 |
| Analisi dei risultati reddituali e della situazione patrimoniale e finanziaria | 41 |
| Stato patrimoniale consolidato | 45 |
| Conti d'ordine | 46 |
| Conto economico consolidato | 47 |
| Nota integrativa | 48 |
| Allegati | 73 |
| Relazione della Società di Revisione | 78 |
| Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio consolidato | 79 |

Fiat Auto S.p.A.

Sede legale in Torino, Corso G. Agnelli, 200

Capitale Sociale versato L. 2.000 miliardi

Registro delle Imprese - Ufficio di Torino n. 2387/1978

**CONSIGLIO DI
AMMINISTRAZIONE**

Presidente Paolo Cantarella

Amministratore Delegato

e Direttore Generale Roberto Testore

Consiglieri

Giuseppe Alessandria

Damien Clermont

Carlo Gatto

Carlo Mangiarino

Ezio Gandini

Segretario del Consiglio

di Amministrazione Ezio Gandini

COLLEGIO SINDACALE

Federico Gamna - *Presidente*

Pietro Fornier

Lamberto Jona Celesia

SOCIETÀ DI REVISIONE

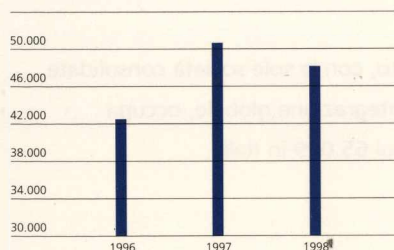
Price Waterhouse S.p.A.

PRINCIPALI DATI ECONOMICI E FINANZIARI

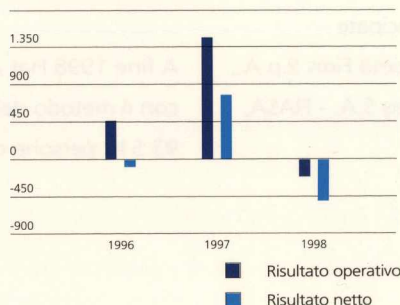
| in milioni di EURO | | in miliardi di lire | in miliardi di lire | in miliardi di lire |
|---|--|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1998 | | 1998 | 1997 | 1996 |
| RISULTATI ECONOMICI | | | | |
| 24.859 | Ricavi netti | 48.134 | 50.734 | 42.502 |
| 1.404 | Ammortamenti | 2.718 | 3.224 | 2.919 |
| (108) | Risultato operativo | (209) | 1.468 | 470 |
| (4) | Oneri (proventi) finanziari netti | (7) | 170 | 91 |
| (289) | Risultato prima delle imposte | (559) | 1.147 | 332 |
| (293) | Risultato netto di Fiat Auto | (567) | 743 | (193) |
| (258) | Risultato netto di Fiat Auto e di Terzi | (500) | 779 | (75) |
| 1.146 | Autofinanziamento (risultato netto di Fiat Auto e di Terzi più ammortamenti) | 2.218 | 4.003 | 2.844 |
| DATI PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE | | | | |
| 34.770 | Totale attività | 67.324 | 64.001 | 51.941 |
| (477) | Posizione finanziaria netta | (923) | (92) | (2.214) |
| 5.154 | Patrimonio netto di Fiat Auto | 9.980 | 11.228 | 9.614 |
| 5.386 | Patrimonio netto di Fiat Auto e di Terzi | 10.429 | 11.510 | 9.876 |
| ALTRI DATI STATISTICI | | | | |
| 1.373 | Investimenti | 2.658 | 2.597 | 3.248 |
| 608 | Ricerca e sviluppo | 1.178 | 1.036 | 972 |
| 93.514 | Dipendenti al 31.12 (numero) | 93.514 | 118.109 | 116.144 |
| 2.978 | Costo del lavoro | 5.767 | 6.256 | 5.731 |
| INDICI | | | | |
| (0,4)% | Risultato operativo su ricavi netti | (0,4)% | 2,9% | 1,1% |
| (1,8)% | Risultato operativo su capitale investito netto medio | (1,8)% | 12,4% | 4,2% |
| (1,0)% | Risultato netto di Fiat Auto e di Terzi su ricavi netti | (1,0)% | 1,5% | (0,2)% |
| (5,3)% | Risultato netto su patrimonio netto medio di Fiat Auto | (5,3)% | 7,1% | (2)% |

Nel presente fascicolo i principali importi relativi al 1998 sono stati espressi anche in euro, convertiti sulla base del tasso fisso di conversione stabilito il 31.12.1998 di 1 euro = 1.936,27 lire.

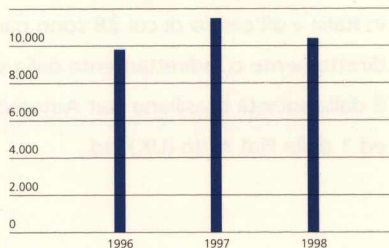
RICAVI NETTI
(in miliardi di lire)



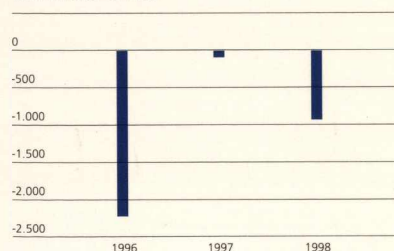
**RISULTATO OPERATIVO E
RISULTATO NETTO** (di Fiat Auto e di Terzi)
(in miliardi di lire)



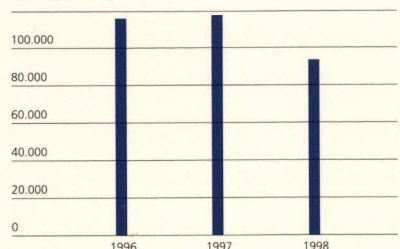
PATRIMONIO NETTO (di Fiat Auto e di Terzi)
(in miliardi di lire)



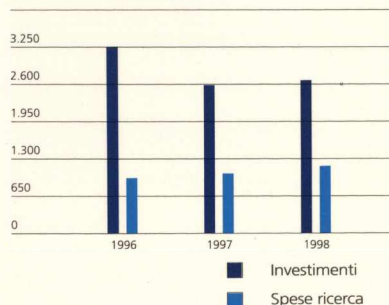
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA
(in miliardi di lire)



DIPENDENTI
(unità)



**INVESTIMENTI E
SPESE DI RICERCA**
(in miliardi di lire)



STRUTTURA DI FIAT AUTO

Fiat Auto ha operato sui mercati nazionali ed internazionali con i marchi Fiat, Lancia e Alfa Romeo.

È presente in 31 paesi con 111 società controllate e 37 collegate, delle quali 40 aventi sede in Italia.

L'attività produttiva, suddivisa nelle tecnologie di stampaggio, meccanica, assemblaggio e plastica è effettuata in 26 stabilimenti di cui 18 in Italia, 3 in Polonia, 2 in Argentina, 1 in Brasile, Venezuela e India.

Altri stabilimenti fanno capo alla joint-venture con il Gruppo PSA (1 stabilimento in Francia ed 1 in Italia) e a licenziatarie estere come la Tofas Turk Automobil FabriKasi del Gruppo Koc in Turchia, la El Nasr Automotive Manufact. Co. in Egitto e la Mekong Corporation in Vietnam.

L'attività commerciale in Europa è svolta attraverso una rete di concessionari e di succursali dirette che coprono circa 3.050 punti di vendita di cui 880 in Italia.

L'attività finanziaria fa capo a 36 società dislocate in Italia e all'estero di cui 28 sono partecipate direttamente o indirettamente dalla società Fidis S.p.A., 6 dalla società brasiliana Fiat Automoveis S.A. - FIASA, ed 1 dalla Fiat Auto (UK) Ltd..

Le variazioni intervenute nel 1998 nell'area di consolidamento di Fiat Auto riguardano:

- Settore Industriale e Commerciale
 - l'inserimento nell'area di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale delle società: Fiat Auto Japan K.K., Fiat Auto Eximport S.A., Fiat Magyarorszag Kft., Fiat Auto Contract Ltd., Fiat SR Spol s.r.o., Fiat CR Spol s.r.o., consolidate all'equity method nel 1997;
 - Fiat Auto Lease N.V. e Fiat Auto Renting S.A., costituite nel corso dell'esercizio, in joint-venture con la società ABN-Ambro Lease Holding e operanti nell'area dei servizi e precisamente nelle locazioni di lunga durata.
- Settore Finanziario
 - l'inserimento nell'area di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale delle società di nuova costituzione e precisamente la Fiat Bank Polska, la cui attività, indirizzata essenzialmente al retail, è iniziata nel mese di giugno, e la Fiat Finance Holding;
 - l'uscita dall'area di consolidamento delle Società Savafin S.p.A. per cessione alla Iveco S.p.A. e Parfi S.a.r.l. per messa in liquidazione.

A fine 1998 Fiat Auto, con le sole società consolidate con il metodo dell'integrazione globale, occupa 93.514 persone di cui 65.009 in Italia.

INTRODUZIONE

Il 1998 in sintesi

Fiat Auto ha vissuto nel 1998 un anno difficile caratterizzato da tre concomitanti elementi negativi: la grave caduta del mercato brasiliano, gli effetti competitivi indotti dalla fine degli incentivi fiscali in Italia e la particolare aggressività della concorrenza coreana in Polonia.

La vigorosa reazione dell'Azienda, se non è stata sufficiente, nell'immediato, a contrastare pienamente gli effetti di questi fenomeni sulla redditività, ha tuttavia posto le basi per un suo miglioramento a partire dalla seconda parte del 1999.

Nel corso dell'anno, peraltro, sono stati realizzati importanti progressi che dimostrano l'efficacia dell'impegno all'innalzamento della competitività dell'Azienda: Fiat Auto ha migliorato quote e margini in Europa Occidentale (Italia esclusa); il marchio Alfa Romeo ha conseguito un eccellente successo su tutti i mercati; le vendite di veicoli commerciali hanno registrato un'ulteriore crescita; il costo del prodotto è diminuito in misura superiore ai piani; i servizi finanziari hanno dato un consistente apporto positivo al risultato economico.

I risultati economici e finanziari

Il risultato netto di Fiat Auto nel 1998 è stato negativo per 500 miliardi di lire (pari a 258 milioni di euro), rispetto all'utile di 779 miliardi di lire dell'anno precedente; il risultato operativo è stato negativo per 209 miliardi di lire (108 milioni di euro) rispetto al risultato positivo di 1.468 miliardi di lire del 1997; la redditività delle vendite è stata negativa per lo 0,4% (contro il +2,9% dell'anno precedente) su un fatturato di 48.134 miliardi di lire, in calo del 5%.

L'autofinanziamento si è ridotto a 2.218 miliardi di lire rispetto ai 4.003 miliardi di lire del 1997; gli ammortamenti (pari a 2.718 miliardi di lire) hanno interamente coperto gli investimenti, che sono stati pari a 2.658 miliardi di lire; la posizione finanziaria netta è stata negativa per 923 miliardi di lire.

In conseguenza della riduzione della redditività e nonostante l'impegno al contenimento del capitale investito, Fiat Auto nel 1998 non ha creato valore.

I fattori di difficoltà

Le vendite complessive di Fiat Auto nell'anno sono state pari a 2.486.000 unità, incluse quelle realizzate dalle società licenziatarie, con un calo del 9,3% rispetto al 1997.

Sull'andamento delle vendite del Settore hanno pesantemente influito la crisi del mercato brasiliano e la generale debolezza della domanda nelle economie emergenti nelle quali Fiat Auto sta sviluppando la propria strategia di globalizzazione.

In Brasile, in particolare, le immatricolazioni di automobili sono diminuite di oltre il 21% rispetto al 1997: ciò ha indotto i costruttori locali a difendere le proprie posizioni attraverso un uso

molto aggressivo della leva dei prezzi. Il conseguente sensibile incremento del livello degli sconti ha prodotto pesanti ripercussioni sulla redditività. In questo quadro Fiat Auto, con 357.000 vetture immatricolate (erano state 459.000 l'anno precedente), ha mantenuto la sua quota di mercato grazie alla forza della gamma prodotti, nella quale si segnalano i modelli del progetto "world car" 178, Fiat Palio, Palio Weekend, Siena e il nuovissimo pick-up Strada, lanciato nel mese di ottobre sul mercato dei veicoli commerciali leggeri. Nell'intero Mercosur, Fiat Auto ha raggiunto la posizione di leader di mercato, con 440 mila veicoli venduti.

In Italia la competizione si è inasprita sia per cogliere, nella prima metà dell'anno, le opportunità di mercato prima della fine del periodo di incentivazione fiscale, sia per compensare l'atteso calo della domanda nel periodo successivo. A fronte di un'inflazione dell'1,5%, a parità di contenuti, i prezzi medi delle autovetture sono diminuiti del 3%. La riduzione, che peraltro si colloca in una tendenza in atto da tempo sul mercato italiano e che sta interessando tutti i principali mercati europei, è stata tale da rallentare la flessione della domanda nella seconda parte dell'anno. Anche sul mercato italiano è dunque risultata penalizzata la redditività delle vendite. Inoltre, mentre Fiat Auto si è trovata nel momento meno favorevole del ciclo di rinnovo dei suoi prodotti, numerosi costruttori hanno introdotto nuovi modelli, in particolare nella fascia medio bassa. A questo si somma l'aggressività nel segmento delle city car dei produttori coreani che hanno potuto trasferire sui prezzi all'esportazione i vantaggi derivanti dalla forte svalutazione della moneta nazionale. In tale contesto la quota di Fiat Auto in Italia ha subito una contrazione, scendendo dal 42,6% al 39,3%.

È sugli stessi vantaggi all'esportazione che la concorrenza coreana ha fatto leva per incrementare la propria presenza commerciale in Polonia, mettendo sotto pressione Fiat Auto che è il principale produttore ed esportatore locale di autoveicoli. Fiat Auto, pur confermandosi leader di mercato, ha visto calare la propria quota al 30% rispetto al 35,3% del 1997. Va comunque segnalato che l'Azienda ha scelto di non difendere a tutti i costi le proprie posizioni e ciò le ha permesso, nella seconda parte dell'anno, di migliorare la propria redditività.

I fattori positivi

Nonostante le difficoltà incontrate nel corso del 1998, come si ricordava all'inizio non sono mancati gli elementi positivi.

Tra i più significativi vi è la crescita delle vendite sui mercati dell'Europa Occidentale al di fuori dell'Italia. A fronte di una domanda di vetture aumentata dell'8,7%, Fiat Auto ha migliorato le sue immatricolazioni del 12,6% (pari a oltre 70.000 unità in più) raggiungendo una quota del 5,3% (era stata del 5,1% nel 1997). Questo incremento non è avvenuto a scapito dei margini unitari, che anzi sono saliti per effetto di una minore incidenza degli sconti.

Particolarmente rilevante, nell'ambito dei diversi marchi, è stato il successo dell'Alfa Romeo, sospinto dall'Alfa 156 (Auto dell'Anno 1998) e ribadito dalla nuova ammiraglia Alfa 166 lanciata

sul mercato nel mese di novembre. Le vendite totali del Marchio in Europa sono aumentate del 38%. La percentuale delle vendite realizzate al di fuori del mercato italiano ha superato il 50%.

Brillante è stato anche l'andamento dei veicoli commerciali leggeri. In un mercato europeo in forte crescita (+11,8%) Fiat Auto ha migliorato la propria quota, salita al 9,9% (+0,4% rispetto al 1997) per un totale di 173.500 unità vendute, che salgono a 223.000 a livello mondiale.

Un apporto determinante ai risultati dell'Azienda è venuto dai servizi finanziari offerti da Fidis: i volumi hanno superato i 14.400 miliardi di lire e i finanziamenti erogati per vetture nuove ed usate sono stati 951.000, superando nel nuovo una penetrazione del 33% sulle vendite di Fiat Auto (era stata del 29% nel 1997).

Un incremento dei livelli di attività è stato registrato anche da Targa Services nei servizi di mobilità (assistenza stradale, revisione obbligatoria, garanzie estese e così via) e servizi assicurativi: nel corso dell'anno sono stati stabiliti quasi due milioni di contatti con i clienti, interessante premessa di attrazione e fidelizzazione del consumatore.

Le azioni sul breve e sul medio termine

Nel corso del 1998 Fiat Auto ha messo in atto numerose iniziative per contrastare gli effetti negativi della congiuntura e, al tempo stesso, per rafforzare strutturalmente la propria redditività e raggiungere l'eccellenza competitiva.

La ristrutturazione e lo snellimento dell'Azienda

È stato condotto un intenso processo di adeguamento degli organici alle mutate condizioni di mercato. In particolare, sono state ristrutturate le attività brasiliane con una riduzione di circa 12.500 persone (pari al 50% dei dipendenti).

Tutte le realtà produttive di Fiat Auto sono state inoltre impegnate in un'opera di snellimento delle strutture, attraverso una forte spinta alla terziarizzazione di attività non "core" che ha interessato complessivamente 10.400 persone in tutto il mondo, delle quali 5.000 in Brasile.

In totale, gli organici di Fiat Auto sono passati da 118.100 a 93.500, pari ad una diminuzione del 21%.

Sono anche state impostate ulteriori azioni per conseguire, fin dal 1999, un recupero della redditività in Sud America: tali azioni prevedono, da un lato, la razionalizzazione della presenza nel continente, con la creazione di un'unica società cui fanno capo le attività brasiliane e argentine e, dall'altro, la riduzione dei costi di distribuzione e vendita attraverso la razionalizzazione della rete commerciale. La svalutazione della moneta brasiliana, inoltre, dischiude un quadro di nuove importanti opportunità per un costruttore come Fiat Auto la cui

produzione ha un contenuto locale molto elevato: di ciò potranno beneficiare le esportazioni dell'Azienda verso il resto del mondo.

È stato poi sviluppato, come negli altri Settori del Gruppo Fiat, un ampio progetto di semplificazione dei processi di supporto destinato ad individuare ed eliminare inutili burocrazie e a potenziare le attività a reale valore aggiunto. Il progetto, basato su un approfondito confronto con le migliori prassi rilevate all'interno e all'esterno del Gruppo, è divenuto pienamente operativo all'inizio del 1999: esso consentirà di snellire l'organizzazione aziendale migliorando la qualità complessiva dei processi e la tempestività delle azioni e portando, nello stesso tempo, una significativa riduzione dei costi di struttura.

La riduzione dei costi di prodotto e di distribuzione

Importanti risultati sono stati conseguiti in termini di riduzione dei costi di prodotto e di distribuzione.

Sul costo del prodotto hanno favorevolmente inciso il particolare impegno al miglioramento dell'efficienza negli acquisti, lo sviluppo del global sourcing (attraverso la creazione di una rete internazionale di fornitori), la standardizzazione di componenti e sottosistemi e una più efficace organizzazione logistica. Il successo dei programmi realizzati lo scorso anno giustifica gli ambiziosi obiettivi che Fiat Auto si è data per il 1999, che prevedono un'accelerazione dei risparmi sui prodotti già in esercizio e su quelli di imminente lancio.

Anche i costi di commercializzazione sono diminuiti nei principali mercati europei, grazie ad una più efficace gestione dei canali di vendita e del mix modelli e versioni. La loro ulteriore riduzione resta, comunque, una delle più importanti sfide che attendono l'industria automobilistica in Europa. Ad essa Fiat Auto intende corrispondere, da un lato, proseguendo nell'opera di ristrutturazione della rete in modo tale da concentrare le vendite su un minor numero di concessionari e, dall'altro, favorendo un incremento del loro fatturato e dei loro margini basato sempre più sui servizi, sui ricambi e sull'usato, secondo le linee di tendenza già consolidate nel mercato statunitense.

La soddisfazione del cliente e la qualità

Nel 1998 Fiat Auto ha realizzato notevoli passi avanti nell'opera di costante miglioramento della qualità dei prodotti com'è testimoniato dalla sensibile diminuzione dei costi di garanzia.

Nella prospettiva di conseguire un sempre più elevato livello di soddisfazione del cliente, l'Azienda continua a potenziare i controlli in tutti i processi fondamentali: dallo sviluppo del prodotto alle fasi di produzione, dagli acquisti alle attività di vendita e post-vendita. Inoltre, dal 1999 il parametro della soddisfazione del cliente diviene parte integrante del sistema di valutazione e remunerazione del management aziendale, affiancandosi a quello della creazione di valore.

Creazione di valore e riduzione del CIN

L'outsourcing, il contenimento dei nuovi investimenti in attivo fisso e, particolarmente nella parte finale dell'anno, il drastico ridimensionamento delle scorte, hanno consentito una riduzione del capitale investito. L'Azienda intende proseguire lungo queste direttrici attraverso un'incessante revisione delle attività produttive per individuare quelle che possono essere affidate ad altre società del Gruppo o a fornitori esterni e attraverso la cessione di macchinari e immobili non necessari al business.

Le strategie di sviluppo

Tutti i programmi e le azioni avviati nel corso del 1998 hanno predisposto Fiat Auto ad affrontare con maggior forza competitiva l'impegnativa sfida dello sviluppo in un contesto che si manterrà difficile.

Forte di queste più solide basi, l'Azienda intende procedere ad un'accelerata ed efficace attuazione delle sue strategie.

L'innovazione dei prodotti

Tra queste, l'innovazione dei prodotti mantiene un ruolo centrale in quanto fattore primario della soddisfazione dei clienti e condizione per l'acquisizione di vantaggi competitivi.

Nel 1998 il marchio Fiat ha rafforzato la sua offerta nel segmento delle city car con il lancio della Fiat Seicento, una vettura di piccole dimensioni, bassi consumi e comfort elevato, disponibile anche in versione Elettra. In novembre è stata commercializzata la Multipla Fiat, un'auto di concezione molto innovativa nei contenuti, nello stile e nelle soluzioni industriali, grazie alla particolare struttura dell'autotelaio (uno "Space Frame" formato da profilati d'acciaio a cui vengono applicate le lamiere della carrozzeria) che consente alta flessibilità produttiva e contenuti investimenti fissi. La Multipla Fiat è la prima vettura che offre fin dal lancio anche due versioni a minimo impatto ambientale: la "bipower", con doppia alimentazione a metano e benzina, e la "blupower", alimentata esclusivamente a metano, alle quali si affiancherà, alla fine del 1999, anche quella "ibrida", con doppia motorizzazione, termica ed elettrica. Il successo di pubblico di questo modello è testimoniato dai 30.000 ordini raccolti nei primi 4 mesi dal lancio.

Per Alfa Romeo, il debutto dell'ammiraglia Alfa 166 ha segnato il compimento del pieno rilancio del marchio, la cui gamma è oggi tra le più giovani presenti sul mercato. La nuova berlina, che in 5 mesi dal lancio ha già totalizzato 27.000 ordini, si propone come sintesi avanzata di alte prestazioni e comfort, stile e sicurezza, nel pieno rispetto della tradizionale e distintiva missione sportiva di Alfa Romeo. (Anche grazie a questo modello, Alfa Romeo è stata la marca europea che nel 1998 ha fatto registrare il maggiore incremento di vendite in Europa Occidentale.)

La gamma Lancia è stata rinnovata nell'ammiraglia, la Lancia k, che ora adotta anche il nuovo propulsore diesel JTD basato sulla tecnologia "common rail"; un buon successo ha ottenuto la Lancia Y nelle versioni Elefantino Blu, destinata ai giovani, ed Elefantino Rosso, ricca di contenuti.

Nel 1999 verranno lanciati nuovi modelli di grande importanza che segneranno un ulteriore rilevante miglioramento dei livelli di qualità mantenendo competitivi i costi. L'11 luglio, in occasione della cerimonia ufficiale per il Centenario della Fiat, verrà presentata la nuova Fiat Punto, un modello che si propone di ribadire la leadership dell'Azienda in questa fascia di mercato. La gamma Lancia si arricchirà con la Lybra, una vettura di classe media che riproporrà in chiave molto attuale le tradizioni di eleganza, raffinatezza tecnica e qualità della vita a bordo tipiche del marchio. Inoltre anche in Europa verrà lanciata la Fiat Strada pick-up, mentre proseguirà il programma di commercializzazione nei mercati emergenti dei diversi modelli del progetto "world car" 178.

L'impegno di Fiat Auto al rinnovo della gamma continua dunque ad essere molto intenso: esso prevede in media l'introduzione di quattro nuovi modelli l'anno fino al 2002 con un ulteriore rafforzamento di Alfa Romeo, il pieno rilancio del marchio Lancia e l'allargamento del marchio Fiat in nuovi segmenti. Contemporaneamente prosegue lo sviluppo di piattaforme prodotte flessibili che ha l'obiettivo di consentire la massima differenziazione esterna dei modelli, contenendo tuttavia i capitali investiti. Inoltre verrà esteso ad altri prodotti di nicchia l'utilizzo della tecnica "Space Frame" adottata per la prima volta sulla Multipla Fiat.

La globalizzazione

La globalizzazione resta il secondo asse strategico di sviluppo di Fiat Auto. Nonostante le difficoltà congiunturali attuali, per le loro caratteristiche economiche e per le dimensioni demografiche i Paesi emergenti in cui Fiat Auto sta indirizzando i suoi sforzi rimangono quelli in cui si concentra il maggior potenziale di sviluppo della domanda nel medio e lungo termine. Per tale ragione l'Azienda riafferma il suo impegno alla realizzazione dei progetti pianificati.

Tali iniziative vengono attuate secondo una logica di investimenti modulari e snelli per contenerne gli eventuali rischi; laddove necessario, date le particolari condizioni del mercato, sono stati dilazionati nel tempo e rivisti nelle modalità di attuazione, come nel caso della Russia e dell'India.

Tenendo conto di questi criteri, nel 1998 l'espansione internazionale dell'Azienda è dunque proseguita in Turchia (con il lancio di Fiat Palio, Palio Weekend e Siena), in Marocco (con la presentazione di Fiat Siena e Palio), in Sud Africa (con la costituzione di una società per la vendita della Fiat Uno e, dalla fine del 1999, della Palio), in India (con l'avvio delle attività industriali per la produzione, dal marzo del 1999, della Fiat Siena nello stabilimento di Kurla).

Nel mese di gennaio 1999, inoltre, Fiat Auto ha raggiunto un accordo per rilevare in Cina le partecipazioni del gruppo malese Lion nella joint-venture con la Yuejin Motor Corporation,

uno dei più importanti gruppi cinesi il cui "core business" è nell'automotive: questa operazione industriale, che è in attesa di approvazione da parte delle autorità cinesi, prevede la produzione di veicoli commerciali leggeri e rappresenta un primo passo per l'allargamento della presenza di Fiat Auto in uno dei più promettenti mercati automotoristici del prossimo secolo.

Con l'insieme di queste iniziative, che si affiancano a quelle già consolidate nell'area del Mercosur in Sud America, l'Azienda potrà contare, dopo l'iniziale assorbimento di risorse, sulle rilevanti opportunità di crescita e di redditività derivanti da un'ampia diversificazione geografica che nel lungo termine vedrà realizzare circa il 50% delle vendite al di fuori dell'Europa Occidentale.

L'obiettivo strategico di Fiat Auto è di raggiungere nel medio termine una produzione globale di 4 milioni di veicoli, un livello che la porrà tra i primi costruttori al mondo.

L'allungamento della catena del valore

Accanto all'innovazione e alla globalizzazione delle attività, forte impegno Fiat Auto continuerà a dedicare all'allungamento della catena del valore attraverso lo sviluppo dei servizi legati alla mobilità. Il cliente dovrà trovare nel punto vendita tutte le soluzioni alle sue molteplici e crescenti esigenze lungo l'intero arco di vita di una vettura.

Già nel 1998 i servizi hanno dimostrato la loro importanza per la redditività dell'Azienda e per la diversificazione e l'incremento del giro d'affari dei concessionari. La loro antichità costituisce un'opportunità aggiuntiva che Fiat Auto intende valorizzare al meglio. Essa rappresenta uno strumento essenziale per conseguire l'obiettivo di riduzione dei costi di commercializzazione.

La riduzione dei costi e della complessità aziendale

La grande attenzione a tutti i fattori di costo, d'altra parte, costituisce il quarto pilastro strategico di Fiat Auto. L'Azienda continuerà nelle sue efficienze sui prodotti in esercizio; per quelli nuovi intende sviluppare le soluzioni progettuali e produttive che consentano di raggiungere obiettivi di costo, a parità di contenuti, decisamente inferiori a quelli attuali.

Ciò permetterà di conseguire un elevato grado di competitività e, al tempo stesso, di trasferire al mercato parte dei benefici ottenuti, creando nel contempo valore per gli azionisti.

A tali risultati concorrerà anche la continua opera di semplificazione dei processi aziendali, volta ad accrescere la rapidità di risposta alle esigenze dei clienti, a focalizzare Fiat Auto sulle competenze fondamentali e a valorizzare al più alto grado il lavoro di squadra.

Questa strategia di sviluppo organizzativo - imperniata su un sempre più accentuato outsourcing di attività non "core", su una crescente integrazione dei fornitori e su un rafforzamento della capacità di "regia" del sistema - porterà a forti risparmi sui costi, in particolare quelli di struttura.

Prospettive

Per quel che riguarda le prospettive nel breve termine, il 1999 si presenta ancora come un anno difficile.

Il confronto competitivo su tutti i mercati non accenna ad allentare la sua asprezza.

Le tensioni sui prezzi sono destinate a permanere, se non ad accentuarsi, richiedendo un'attenzione continua e senza rilassamenti all'efficienza. Al tempo stesso le aspettative dei consumatori, che possono contare su un'offerta mai così ampia, diversificata e in costante rinnovo, diventano sempre più esigenti in termini di qualità e servizio.

L'andamento dei mercati dell'Europa Occidentale è previsto sostanzialmente stabile sui volumi dello scorso anno. Quello italiano, pur manifestando segnali di una certa vivacità anche per effetto delle favorevoli condizioni d'acquisto, risulterà in calo rispetto al 1998.

Sui mercati extraeuropei di interesse di Fiat Auto continuerà a pesare la debolezza della domanda provocata dalla lenta e difficile uscita dalla crisi economica. In Sud America, in particolare, il mercato subirà un'ulteriore contrazione rispetto al 1998.

In questo quadro complessivo, Fiat Auto proseguirà nell'attuazione dei suoi indirizzi strategici, calibrando gli impegni di investimento secondo l'evoluzione dei diversi mercati e contemporaneamente cogliendo le opportunità competitive che essi offrono. Questo vale, soprattutto, per le esportazioni di componenti e vetture dal Brasile verso l'Europa.

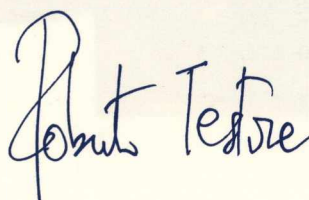
Il 1999, anno fondamentale nell'avvio di un nuovo positivo ciclo di rinnovo della gamma prodotti, vedrà tutta l'Azienda concentrata nel rafforzamento dei fattori chiave della competitività: la soddisfazione dei clienti, attraverso una sempre migliore qualità percepita e un maggiore controvalore di prodotti e servizi; la riduzione continua dei costi; lo snellimento strutturale e l'affermazione di modalità di lavoro centrate sull'integrazione delle competenze e sull'abbattimento di tutte le barriere burocratiche.

Il traguardo di questo impegno allo sviluppo è quello di conseguire livelli di eccellenza competitiva e di creazione di valore per gli azionisti tali da consolidare il ruolo di Fiat Auto tra i principali attori sulla scena automobilistica mondiale.

P. Cantarella
Presidente



R. Testore
Amministratore Delegato



MERCATO

Nel 1998 la domanda mondiale di automobili è stata caratterizzata da un andamento positivo in Europa e in Nord America e da un accentuato calo nelle aree emergenti, particolarmente in Asia e in Sudamerica. Il bilancio complessivo è negativo, con una flessione del 2,7% rispetto al 1997.

In Europa Occidentale, il mercato ha chiuso il '98 con un incremento di oltre 900.000 unità rispetto all'anno precedente (+6,9%), confermando il favorevole andamento degli ultimi anni. Per la prima volta, in Europa, è stata superata la soglia dei 14 milioni di vetture vendute. Il consuntivo, infatti, è di 14,2 milioni di unità.

Ecco l'andamento dei principali mercati.

- **Italia:** con 2.370.000 vetture vendute, il mercato presenta una flessione dell'1,4% rispetto al 1997.

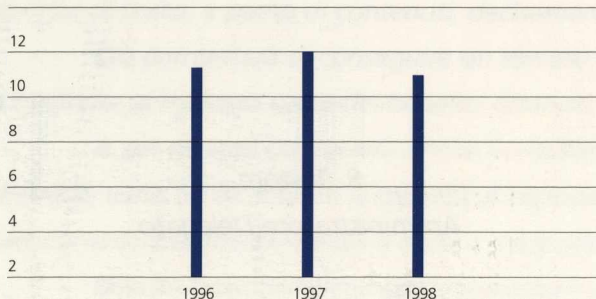
La prima parte dell'anno ha risentito dei positivi effetti degli incentivi ecologici. Nel secondo trimestre la fine del provvedimento ha frenato la domanda che ha così subito una flessione dell'11% rispetto al secondo trimestre del '97. L'entità della contrazione è stata condizionata anche dalla pressione competitiva che ha agito sulla domanda accentuando la tendenza alla riduzione dei prezzi.

- **Francia:** il mercato, dopo un 1997 penalizzato dalla fine degli incentivi, ha mostrato una buona capacità di ripresa segnando alla fine un incremento del 12,9% rispetto all'anno precedente. Il consuntivo è di 1.906.000 vetture vendute.

- **Germania:** anno positivo per il mercato tedesco che ha varcato la soglia di 3,6 milioni di unità vendute, con un incremento del 6% rispetto al 1997. Anche se lontano dal record di quattro milioni ottenuto dopo l'unificazione, questo mercato si conferma come il più importante d'Europa.

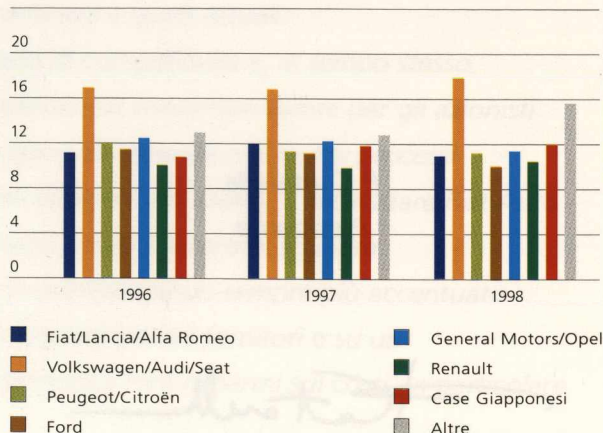
MERCATO EUROPA - QUOTA FIAT

(incidenza in %)



MERCATO EUROPA - QUOTE CONCORRENZA

(incidenza in %)

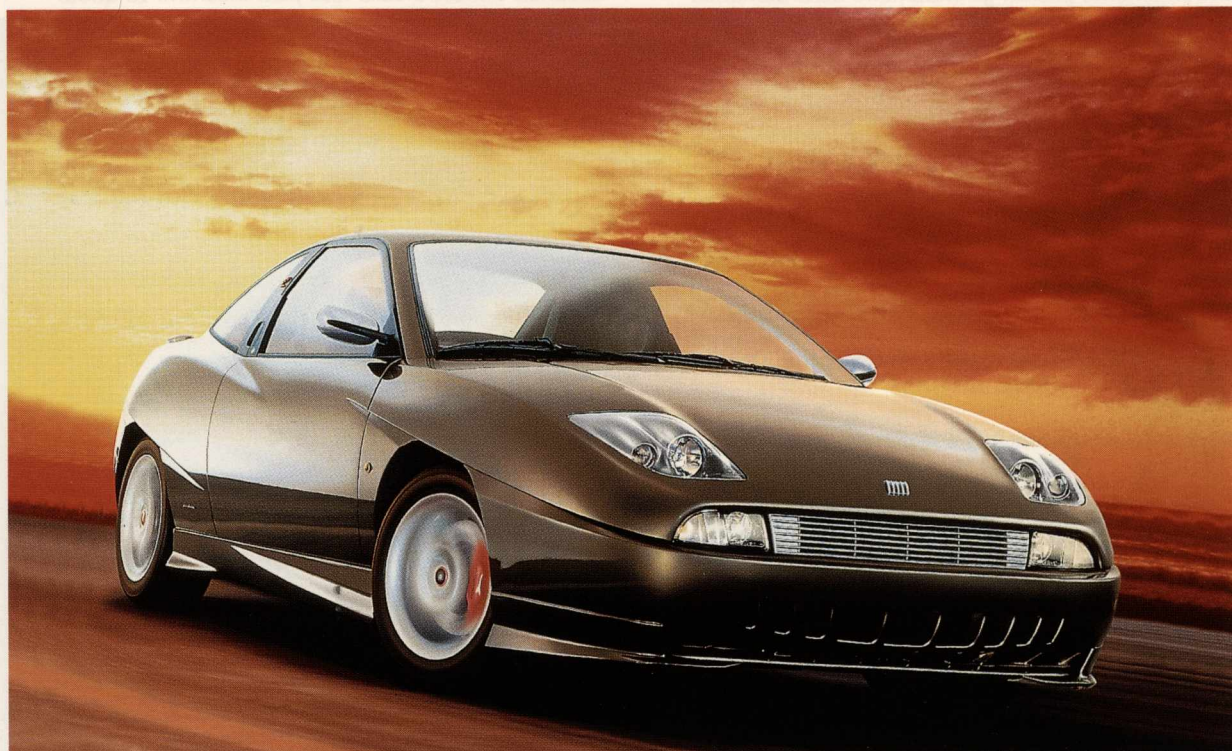




1. Motore 2.0 20v Turbo montato sul Coupé Fiat.

2. Coupé Fiat nella versione Limited Edition.

3. Fiat barchetta in serie limitata.



2



3

• **Gran Bretagna:** continua l'andamento positivo della domanda che, con un consuntivo di 2.255.000 vetture (+3,4%), raggiunge il livello più alto dopo quello del 1989.

• **Spagna:** il mercato segna un ulteriore incremento (+17,3% rispetto al 1997) confermando l'azione positiva delle misure strutturali per il rinnovo del parco circolante. Il consuntivo, 1.188.000 vetture vendute, è il record per il Paese.

Estremamente positivi gli andamenti della domanda anche in Olanda (+13,3%), Belgio (+13,8%), Portogallo (+16,1%), Grecia (+10,7%), Svezia (+12,4%) e Finlandia (+19,8%).

In Europa Orientale si sono registrati risultati positivi in Polonia (500.000 unità vendute, +6,1%), Ungheria (+27,9%), Slovacchia (+10,6%), Slovenia (+9,3%) e Croazia (+13,8%). In fase negativa, invece, la Turchia che registra un calo del 9,3%.

Il mercato nordamericano è in crescita del 3,5%, soprattutto grazie alla spinta dei "light trucks" che negli Stati Uniti rappresentano la componente dinamica della domanda. In questo Paese, fuoristrada, MPV e pick-up raggiungono infatti il 50% del mercato. Stabili le vendite in Canada, mentre in Messico si è registrata una forte crescita: +32,3%.

In netto calo invece il mercato sudamericano. In particolare il Brasile, colpito da una crisi finanziaria alla fine del 1997, è stato investito durante tutto il 1998 da pesanti ripercussioni sul mercato automobilistico. Il consuntivo dell'anno registra un calo del 21,1% rispetto al 1997 portandosi sul livello di 1.233.000 vetture vendute. Stabile la domanda in Argentina e Venezuela.

Per quanto riguarda i veicoli commerciali, in Europa Occidentale prosegue la forte crescita che ha portato il mercato a 1.752.000 unità vendute, con un incremento dell'11,8% rispetto all'anno precedente.

VENDITE

Nel 1998 Fiat Auto ha venduto nel mondo 2.486.000 veicoli. Si tratta del secondo miglior risultato storico del Settore, dopo il record del 1997. La flessione è stata determinata soprattutto dal calo del mercato sudamericano.

In Europa Occidentale le immatricolazioni registrano una leggera contrazione (-1,6% rispetto al 1997) passando da 1.577.000 a 1.553.000 unità. È il risultato dell'andamento del mercato italiano, penalizzato nel secondo trimestre dalla fase post-incentivi. La quota di Fiat Auto in Italia si mantiene intorno al 40%, con un leggero arretramento rispetto al 1997 (42,6%).

Nel resto d'Europa l'Azienda ha realizzato significativi progressi incrementando volumi di vendita e quote. A fronte di una crescita della domanda dell'8,7%, le immatricolazioni di Fiat Auto sono aumentate del 12,6% migliorando la quota di mercato di 0,2 punti (dal 5,1 al 5,3%). Il progresso è stato generalizzato su tutti i mercati e, in particolare, Germania (+11,7%), Francia (+13,4%), Olanda (+25,4%) e Belgio (+28%).

Per quanto riguarda i marchi del Settore, il 1998 è stato particolarmente positivo per l'Alfa Romeo che ha beneficiato del successo dell'Alfa 156, Auto dell'Anno 1998, e si è rafforzato a fine anno con il lancio dell'Alfa 166: le Alfa complessivamente vendute in Europa sono aumentate del 38%. L'Alfa 156 è stata acquistata da 96.000 automobilisti europei, con una quota del 3% nel suo segmento.

Il marchio Lancia ha mantenuto la sua posizione in Europa, realizzando un incremento di vendite dell'1% rispetto all'anno precedente. Buoni i risultati in Italia con un incremento dell'1,7% sui volumi e una quota che è passata dal 5,9 al 6,1%.

Il marchio Fiat si è rafforzato nella parte iniziale dell'anno grazie anche al lancio della Fiat Seicento e, in novembre, al debutto della Multipla Fiat che ha riscosso molto interesse e 25.000 ordini in poco più di tre mesi.

1. Fiat Marea Weekend versione Liberty.

2. Fiat Bravo.

3. Fiat Brava.

4. Nuovi motori per Fiat Bravo e Brava:
1.2 16v da 82 CV e 1.9 JTD da 105 CV.



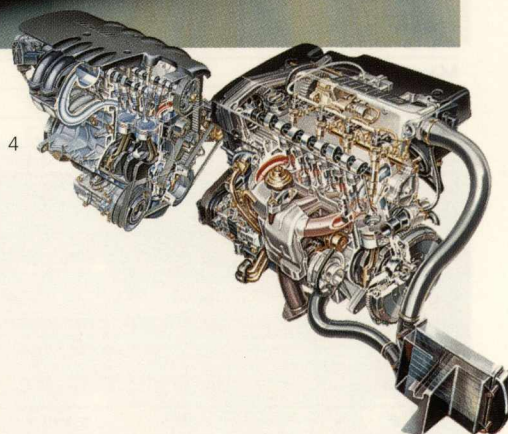
1



2



3



4

Le attività al di fuori dell'Europa Occidentale sono state influenzate dalla congiuntura negativa in alcune aree di grande interesse per i programmi di globalizzazione di Fiat Auto.

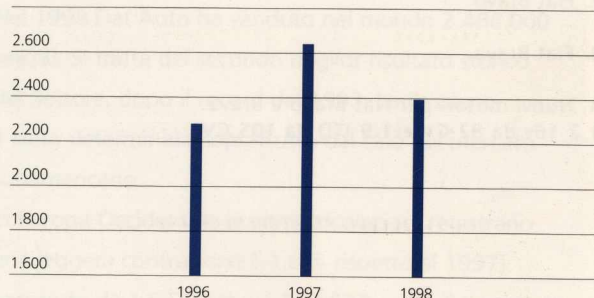
In Brasile, pur in uno scenario che ha visto le vendite calare di oltre il 21%, l'Azienda ha mantenuto la posizione di mercato con una quota del 29%, grazie al successo di Fiat Palio e Siena. In Argentina, con un mercato stabile, Fiat Auto ha incrementato le vendite di oltre il 16% e con 77.000 unità si è attestata al 23,6% di quota (+3%).

Fiat Auto ha anche confermato la leadership in Polonia con una quota del 30%. La forte pressione dei marchi coreani, favoriti dalla svalutazione del won, ha però penalizzato le vendite che hanno subito un calo del 9,3% rispetto al '97.

Negli altri Paesi dell'Europa Orientale le vendite dei marchi del Gruppo presentano variazioni significative. Da segnalare, in particolare, gli ottimi risultati in Ungheria (+84%) e in Slovacchia (+18%).

FATTURAZIONE DI VETTURE E DERIVATI

(unità/000 - vendite a rete primaria)



In Turchia, a causa della crisi di mercato, le vendite di Fiat Auto sono scese del 17,7%.

Per quanto riguarda i veicoli commerciali, Fiat Auto registra un generale successo: in Italia con 75.500 unità si attesta al 42% di quota con un incremento di 1,5% rispetto al 1997. Nel resto dell'Europa Occidentale consuntiva 98.000 vendite (+15% rispetto al '97).

FATTURAZIONI DI VETTURE E DERIVATI

| | ITALIA (1) | | | (in migliaia di unità) ESTERO (2) | | | TOTALE | | |
|------------------|--------------|----------------|---------------|--------------------------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|--------------|
| | 1998 | 1997 | VAR. % | 1998 | 1997 | VAR. % | 1998 | 1997 | VAR. % |
| Marca Fiat (3) | 720,4 | 893,4 | - 19,4 | 673,3 | 608,5 | + 10,6 | 1.393,7 | 1.501,9 | - 7,2 |
| Marca Lancia (4) | 141,3 | 145,5 | - 2,9 | 32,8 | 33,2 | - 1,2 | 174,1 | 178,7 | - 2,6 |
| Marca Alfa Romeo | 89,5 | 92,2 | - 2,9 | 95,8 | 57,6 | + 66,3 | 185,3 | 149,8 | + 23,7 |
| TOTALE | 951,2 | 1.131,1 | - 15,9 | 801,9 | 699,3 | + 14,7 | 1.753,1 | 1.830,4 | - 4,2 |
| Innocenti | | 4,1 | - 100,0 | | | | | 4,1 | - 100,0 |
| Maserati S.p.A. | | 0,5 | - 100,0 | | | | | 0,5 | - 100,0 |
| Polonia (5) | | | | 160,4 | 180,7 | - 11,2 | 160,4 | 180,7 | - 11,2 |
| Marocco | | | | 9,9 | 9,9 | + 0,0 | 9,9 | 9,9 | + 0,0 |
| Sud Africa | | | | 7,4 | | n.s. | 7,4 | | n.s. |
| India | | | | 7,2 | | n.s. | 7,2 | | n.s. |
| Brasile (4) | | | | 370,0 | 515,9 | - 28,3 | 370,0 | 515,9 | - 28,3 |
| Argentina | | | | 75,9 | 82,1 | - 7,6 | 75,9 | 82,1 | - 7,6 |
| Venezuela (4) | | | | 13,6 | 16,6 | - 18,1 | 13,6 | 16,6 | - 18,1 |
| TOTALE | 951,2 | 1.135,7 | - 16,2 | 1.446,3 | 1.504,5 | - 3,9 | 2.397,5 | 2.640,2 | - 9,2 |

(1) Numero vetture e derivati venduti a Rete Primaria.

(2) Numero vetture e derivati venduti dall'Organizzazione Commerciale Estera (Affiliate Fiat Auto ed importatori diretti) alla Rete Primaria nei diversi mercati.

(3) Comprende unità provenienti da Fiat Auto Poland, FIASA, Sevel Italia, Sevel Nord distribuite dalla Rete Commerciale Fiat Auto.

(4) Comprende unità provenienti da Sevel Nord distribuite dalla Rete Commerciale Fiat Auto.

(5) Considera fatturazioni alla Rete Fiat Auto nel paese ed export diretto.



1

1. Fiat Siena.

2. Fiat Punto in versione Star:
disponibili anche gli allestimenti
Stile, Sole e Cult.

3. Fiat Palio Weekend.



2



3

Nell'ambito della politica rivolta all'allungamento della catena del valore è stata ulteriormente sviluppata l'attività dei servizi al cliente, promossa da Targa Services.

In Italia la rete dei concessionari dispone di una serie di moduli di servizi al cliente che consente di venire incontro alle principali esigenze legate all'uso dell'automobile.

Tra quelli rivolti al cliente finale ricordiamo le revisioni (Dekra), le assicurazioni (Toro Targa), l'assistenza stradale (Targa Assistance) ed i servizi forniti dal Call Center di Arese.

Nel 1998 in Italia la rete ha effettuato 800.000 revisioni, ha acquistato un portafoglio di oltre 100.000 polizze assicurative e i 600 mezzi di soccorso Targa Assistance hanno compiuto 72.000 interventi eseguiti su strade ed autostrade nazionali. Di questi, 33 mila hanno riguardato auto in panne, che nel 70% dei casi sono state riparate sul posto dalle officine mobili. Il Call Center di Arese ha gestito complessivamente più di 1.200.000 chiamate, nazionali ed estere.

Anche negli altri paesi si sta consolidando lo stesso patrimonio di moduli di servizio e il 1998 ha rappresentato per Targa Services un anno importante per l'estensione di questo concetto in Europa e nel mondo.

A fine anno erano 22 i paesi coinvolti dal programma servizi con più di 120 moduli di servizio avviati.

Nel 1999 l'attività verrà ulteriormente consolidata mentre si continuerà la diffusione del programma su nuovi paesi (principalmente extra europei).

Nel corso del 1998, Fiat Auto ha sviluppato policy e attenzioni specifiche all'attività dell'usato. In quest'ottica è stato creato e sviluppato Autoexpert, il marchio dell'usato della rete Fiat, Lancia e Alfa Romeo, caratterizzato da un'offerta di servizio al cliente al massimo livello del mercato.

PRODUZIONE

Tutti gli stabilimenti del Settore hanno partecipato al processo di rinnovamento della gamma. A Mirafiori è stata avviata la fabbricazione della Multipla Fiat la cui salita produttiva sarà completata nel 1999.

Rivolta ha visto l'avvio della produzione dell'Alfa 166. In Polonia, a Tychy, è entrata a regime la costruzione della Fiat Seicento.

Sempre attenta alle esigenze dell'ambiente, nel corso del 1998 Fiat Auto ha avviato la produzione di numerosi modelli e versioni a spiccata vocazione ecologica come Fiat Seicento Elettra, Marea bipower, Multipla blupower (a metano), Multipla bipower (a metano e benzina). La costruzione di queste vetture avviene in aree appositamente attrezzate dello stabilimento di Arese.

Nel complesso di Belo Horizonte, in Brasile, è stata avviata la produzione della Fiat Marea benzina mentre è in preparazione la costruzione della versione Station Wagon. È anche iniziata la fabbricazione della Fiat Palio pick-up.

In Turchia la Tofas ha iniziato a produrre Fiat Palio, Siena e Palio Weekend. In Marocco è terminato l'avvio produttivo di Fiat Siena e Palio.

Nell'area meccanica, a Pratola Serra è stata avviata la fabbricazione dei motori 1.9 JTD per Alfa 145 e 146 e per Multipla Fiat, 2.4 JTD (Lancia k e Fiat Marea), 2.0 benzina 20v turbo, 2.0 Diesel 5 cilindri aspirato e turbocompresso (Fiat Marea FIASA).

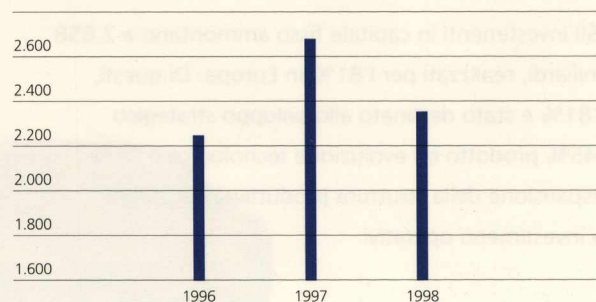
Mirafiori Meccanica ha completato l'attrezzamento del motore 1580 TORQUE, benzina e metano, per Multipla Fiat 100 16v, Multipla bipower e blupower. È anche terminata la preparazione delle linee per il 1580 TORQUE nella versione per la Russia. A Termoli è proseguito l'attrezzamento dei propulsori FIRE 8/16 valvole CEE F3 e FIRE 1.2 16v e del cambio C 513/C 510.

Lo stabilimento brasiliano di Fiat Automoveis S.A. - FIASA ha proseguito l'attrezzamento del motore FIRE 8/16 valvole con relativo ampliamento del fabbricato.

A Kurla, in India, è terminata la preparazione degli impianti per il montaggio del motore FIRE benzina ed è proseguito l'attrezzamento per il montaggio del motore Diesel 1697.

In Marocco prosegue la preparazione della linea per il montaggio dei motori FIRE 1100/1242 8v e Diesel 1697 aspirato.

PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI
(unità/000)



PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI DI FIAT AUTO S.P.A. E CONSOCIATE (1)

| | (in migliaia di unità) | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
| Marca Fiat (2) | 1.486,4 | 1.409,9 | 1.279,1 | 1.184,1 | 895,9 | 1.137,7 | 1.209,5 | 1.165,7 | 1.331,2 | 1.154,7 |
| Marca Lancia (2) | 311,8 | 313,2 | 257,2 | 206,4 | 159,0 | 167,0 | 163,7 | 150,2 | 181,7 | 175,4 |
| Marca Alfa Romeo | 235,6 | 222,2 | 178,6 | 152,4 | 109,7 | 108,1 | 156,9 | 113,8 | 160,6 | 197,7 |
| Ferrari | 3,8 | 4,3 | 4,6 | 3,5 | | | | | | |
| Maserati | | | | | 0,4 | 0,8 | 1,0 | 0,8 | 0,5 | |
| TOTALE | | | | | | | | | | |
| EUROPA OCCIDENTALE (*) | 2.037,6 | 1.949,6 | 1.719,5 | 1.546,4 | 1.165,0 | 1.413,6 | 1.531,1 | 1.430,5 | 1.674,0 | 1.527,8 |
| Brasile | 208,3 | 213,3 | 244,0 | 283,4 | 359,8 | 455,3 | 430,0 | 512,1 | 581,7 | 393,0 |
| Argentina | | | | | | | | | 95,7 | 93,4 |
| Venezuela | | | | | | | | | | 12,3 |
| Polonia | | | | | 261,8 | 238,9 | 273,5 | 308,3 | 327,9 | 336,7 |
| Marocco | | | | | | | | | | 10,9 |
| India | | | | | | | | | | 8,1 |
| Sud Africa | | | | | | | | | | 6,8 |
| TOTALE | 2.245,9 | 2.162,9 | 1.963,5 | 1.829,8 | 1.786,6 | 2.107,8 | 2.234,6 | 2.250,9 | 2.679,3 | 2.389,0 |

(*) di cui

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Produzione Stab. Italia | 2.037,6 | 1.949,6 | 1.719,5 | 1.546,4 | 1.165,0 | 1.403,8 | 1.505,6 | 1.388,8 | 1.627,6 | 1.475,8 |
| Produzione Sevel Nord | | | | | | 9,8 | 25,5 | 41,7 | 46,4 | 52,0 |

(1) I numeri di produzione si riferiscono a vetture, più derivati, più serie smontate e complete.

(2) Non comprende la produzione destinata a P.S.A. che è stata di n° 151.468 nel 1998.

INVESTIMENTI

Gli investimenti in capitale fisso ammontano a 2.658 miliardi, realizzati per l'81% in Europa. Di questi, l'81% è stato destinato allo sviluppo strategico (45% prodotto ed evoluzione tecnologica e 36% espansione della struttura produttiva) e il 19% a investimenti operativi.

I modelli lanciati nel 1998 che hanno assorbito la maggior parte degli investimenti di prodotto sono stati: Alfa 166 (con un propulsore a gasolio e quattro a benzina), Multipla Fiat (con propulsione tradizionale e innovativa), Fiat Seicento, Fiat Marea e Marea Weekend Brasile e Fiat Strada.

Sono proseguite anche le innovazioni apportate sui modelli già in commercio. In particolare alle serie speciali di Fiat Punto, Panda, barchetta, Coupé, Palio e Siena, Alfa 156 guida destra, Spider e Gtv, 145 e 146 Junior, Lancia k, Y Elefantino rosso e Dedra maquillage.

Inoltre, l'8% degli investimenti strategici di prodotto è stato destinato al miglioramento dei motori prodotti nei comprensori di Mirafiori, Termoli, Pratola Serra e in Brasile. In particolare, con l'adozione della sofisticata tecnologia "common rail" nel propulsore JTD, la gamma diesel è tra le più avanzate fra quelle esistenti.

Per quanto riguarda gli investimenti destinati alla struttura produttiva, sono risultati particolarmente importanti gli interventi eseguiti negli stabilimenti di Mirafiori Carrozzeria, Melfi e Termini Imerese. A Mirafiori, per l'avviamento della Multipla Fiat si sono rese necessarie integrazioni, modifiche e adattamenti alle officine di lastratura, verniciatura e montaggio.

A livello societario, Fiat Auto S.p.A. ha sostenuto investimenti per 1146 miliardi (43% del totale).

Di questi: il 66% sono stati destinati al rinnovamento e al miglioramento del prodotto, l'8% alla struttura produttiva e il restante 26% ad interventi volti a ridurre

i costi, migliorare la qualità, la sicurezza e proteggere l'ambiente. Fiat Automoveis S.A. - Fiasa ha investito 325 miliardi, Fiat Auto Argentina 131 miliardi e Fiat Auto Poland 104 miliardi.

INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Il primo importante appuntamento del 1998 è stato il lancio della Fiat Seicento. La city-car del Gruppo è la risposta più evoluta per chi vuole un'auto piccola, compatta, ma dotata del comfort di una vettura di classe superiore. È disponibile anche in versione elettrica, la più piccola "emissioni zero" del mercato.

Altri interventi di adeguamento del prodotto hanno riguardato la Fiat Punto e la Marea. Entrambe le gamme sono state riviste e razionalizzate anche con l'introduzione di importanti contenuti come il condizionatore e l'air-bag di serie su alcune versioni.

A ottobre anche Fiat Bravo e Brava hanno aggiornato la loro gamma. Le novità di maggior rilievo riguardano i nuovi motori 1.2 16v e il 1.9 JTD dotato del sistema di iniezione elettronica common rail.

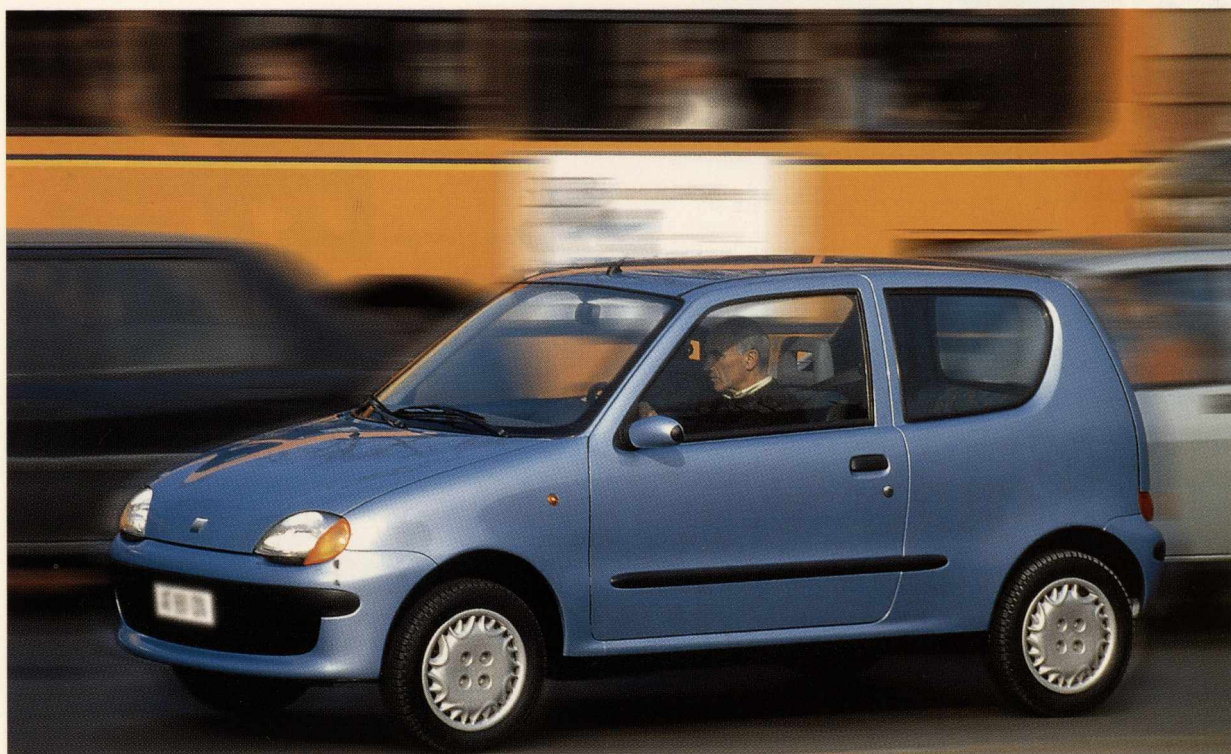
Numerosi gli interventi "sottopelle" che hanno aumentato il controvalore dei modelli.

Fiat Ulysse ha adottato un nuovo motore, brillante ed ecologico: il 2.0 16v. Nel settore delle sportive, Fiat barchetta è stata proposta anche in serie limitata con un sofisticato equipaggiamento di serie. Il Coupé Fiat si è presentato anche in versione "Limited Edition".

A novembre si è svolto il lancio di Multipla Fiat, una vettura dalla linea decisamente diversa dall'usuale che comunica un modo nuovo di concepire l'automobile. Si tratta di un modello capace di trasformarsi secondo le necessità del momento e di assumere, di volta in



1



2

1. Fiat Seicento Van.
2. Fiat Seicento Citymatic.
3. Fiat Panda.



3

volta, la configurazione di spazi di una station wagon, di un monovolume o di una berlina. La diversità si concretizza anche nelle scelte tecnologiche: Multipla Fiat al posto dell'usuale scocca portante presenta uno "space frame", una struttura con profilati di acciaio. I propulsori sono il 1.9 JTD e il 1.6 16v. Quest'ultimo è anche in versione "bipower" che può, cioè, funzionare sia a benzina sia a metano. Esiste anche la versione "blupower" dotata di propulsore studiato per funzionare esclusivamente a metano.

Al Salone di Torino, Lancia ha presentato Dialogos, l'auto biodinamica con la quale il Marchio intende interpretare la sua missione alla soglia del terzo millennio. La concept non è solo un esercizio teorico perché tutte le innovazioni che contiene sono destinate ai futuri modelli.

Sulla gamma in produzione, da segnalare il rafforzamento della Lancia k grazie all'adozione di due nuovi motori: il cinque cilindri 2.0 turbo benzina 20 valvole e il cinque cilindri 2.4 JTD. Lancia Dedra ha acquisito il propulsore 1.6 (1580 cm³) 16v della famiglia Torque. La Lancia Y ha completato la sua gamma con le versioni Elefantino rosso ed Elefantino blu.

Dopo il successo dell'Alfa 156, l'Alfa Romeo ha ulteriormente migliorato la gamma dello Spider e del Gtv. Quella di Alfa 145 e 146 si è arricchita di una versione Junior caratterizzata da un allestimento sportivo.

Ma il momento più importante per il Marchio del Biscione è stato il lancio della nuova ammiraglia, l'Alfa 166, una grande berlina capace di coniugare con equilibrio comfort, stile originale, prestazioni, sicurezza, eleganza e tecnologia avanzata. Tra i punti di forza i motori: dal 2.0 Twin Spark da 155 CV al 3.0 V6 24V da 226 CV, passando dal 2.4 JTD da 136 CV.

Tutta la gamma dei veicoli commerciali ha subito interventi migliorativi: il Fiat Fiorino si è arricchito di importanti contenuti per la sicurezza, il Fiat Scudo

di due nuovi motori, il Fiat Ducato di tre propulsori particolarmente ecologici.

Infine, in Turchia sono stati lanciati i modelli della famiglia "World Car", in Marocco è stata lanciata la Fiat Palio che è andata ad affiancare Siena e Uno e sul mercato brasiliano è stato presentato Fiat Strada, il pick-up della famiglia 178. Si tratta di un veicolo particolarmente versatile con una capacità di carico di 705 chilogrammi e prestazioni di una berlina.

INNOVAZIONE TECNOLOGICA

NUOVE INIZIATIVE

Nel 1998 è proseguita l'attività di globalizzazione. La crisi economica che ha investito i Paesi in via di sviluppo ha tuttavia reso necessaria la revisione di alcuni progetti, pur restando confermato l'obiettivo strategico.

In India, FIAL ha acquisito la maggioranza della Ind-Auto che, nel 1999, inizierà la produzione della Fiat Siena. A Ranjangaon è stata praticamente completata la costruzione dei fabbricati del nuovo stabilimento. L'attrezzamento subirà un ritardo dovuto al rallentamento della domanda.

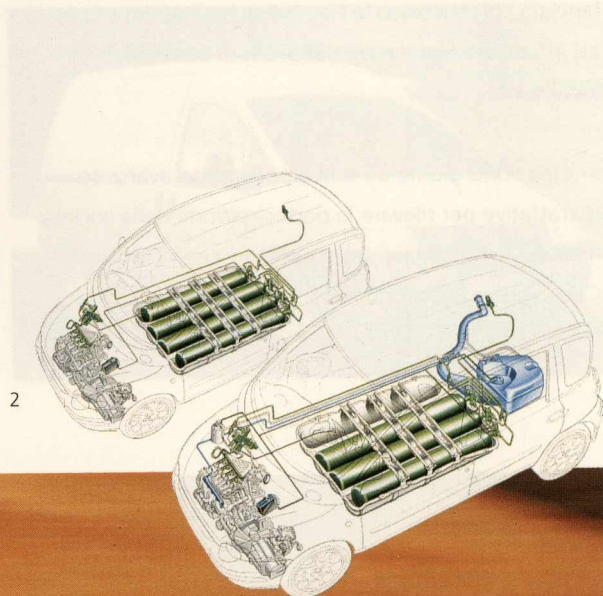
È stata costituita la Nizhegorod Motors, joint-venture tra Fiat Auto, GAZ ed EBRD per la produzione in Russia di Fiat Marea e della famiglia 178. Anche qui la crisi del Paese ha comportato uno slittamento del progetto il cui avvio produttivo è previsto verso la metà del 1999.

In Turchia sono stati lanciati con successo i modelli della famiglia 178 e sono proseguite le attività di integrazione di Tofas e Tot nel sistema industriale di Fiat Auto.

In Sud Africa, FASA (Fiat Auto Sud Africa) ha iniziato a commercializzare la Fiat Uno prodotta dalla Nissan e i modelli importati dall'Italia. In Marocco è stata



1



2



3



4

1. Fiat Strada.

2. Schemi dei sistemi di alimentazione della Multipla Fiat blupower (metano) e bipower (benzina/metano).

3. Vista dell'interno ed esterno della Multipla Fiat.

4. Fiat Ulysse.

lanciata con successo la Fiat Palio che è andata ad affiancare Siena e Uno ai prodotti assemblati localmente.

In Cina sono giunte ad uno stadio molto avanzato le trattative per rilevare la partecipazione della società malese LION nella joint-venture con Yuejin Motor Corporation per produrre in futuro i prodotti della famiglia 178.

AMBIENTE

Anche nel 1998 è proseguita l'attività dell'Azienda a favore dell'ambiente. Di notevole importanza è stato l'aggiornamento del Protocollo di intesa siglato con il Ministero dell'Ambiente italiano. L'accordo impegna Fiat Auto su diversi temi: riduzione dei consumi, sviluppo di veicoli a minimo impatto ambientale, riciclaggio delle vetture a fine vita.

Sul fronte dei consumi, l'impegno dell'azienda è di ridurli del 23% entro il 2010 rispetto ai valori del 1990. Si tratta di un obiettivo particolarmente ambizioso, considerando che la gamma di Fiat Auto è già tra le più avanzate in tema di rispetto dell'ambiente.

Fiat Auto ha realizzato motori diesel a iniezione diretta ad alta pressione e controllo elettronico (Unijet) che consentono riduzioni di gasolio intorno al 15% rispetto ai diesel a precamera e del 35% rispetto a equivalenti propulsori a benzina.

Nel campo dei motori a benzina, l'estensione dell'impiego del FIRE 1.2 16v è tra gli interventi che maggiormente hanno contribuito al miglioramento dei consumi.

In campo europeo, l'intesa raggiunta con la Commissione Europea prevede una riduzione delle emissioni di biossido di carbonio (uno dei gas

responsabili dell'effetto serra) del 25% entro il 2008 rispetto al 1995.

Per quanto riguarda lo sviluppo di veicoli a minimo impatto ambientale, importanti risultati sono stati raggiunti nel campo delle automobili elettriche e di quelle a metano. Ricordiamo la Fiat Seicento Elettra, una vettura a quattro posti con una buona autonomia di marcia ed elevate prestazioni, tutti elementi che la rendono ideale per i parcheggi di interscambio per assicurare una mobilità urbana a emissioni zero.

Con Multipla Fiat blupower e bipower è stato compiuto un ulteriore passo in avanti. La prima, alimentata esclusivamente a metano, sfrutta appieno le caratteristiche ecologiche del combustibile. La seconda, con doppia alimentazione metano-benzina, è orientata verso l'utenza più tradizionale. Le bombole, alloggiare sotto il pianale, senza alcuna penalizzazione per abitacolo e bagagliaio, consentono ampia autonomia di funzionamento.

Nel 1998 è proseguita l'attività sperimentale prevista dall'accordo con l'Eni che stabilisce il reciproco impegno al miglioramento ambientale attraverso lo sviluppo di combustibili riformulati e di soluzioni motoristiche avanzate.

Nel settore del riciclaggio delle vetture a fine vita, Fiat Auto è impegnata a creare le condizioni perché si realizzi un recupero delle vetture dell'85% entro il 2002 e del 95% entro il 2010. Le attività del circuito FARE nel 1998 hanno riguardato oltre 300 demolitori che hanno trattato circa 370.000 vetture recuperando i materiali che sono stati riciclati e riutilizzati.

Per quanto riguarda le attività per migliorare l'impatto ambientale degli stabilimenti, nel 1998 sono entrate in attività le isole ecologiche di Sulmona e Termini Imerese e sono in corso di realizzazione quelle di Arese, Cassino e Mirafiori Meccanica. Sono entrate a regime le centrali a metano di cogenerazione di Melfi, Rivalta, Termoli, Sulmona e Cassino.

1. Fiat Scudo.

2. Fiat Ducato.

3. Fiat Fiorino.

4. "Emissioni zero" con Fiat Seicento Elettra, la più piccola 4 posti ecologica oggi sul mercato.



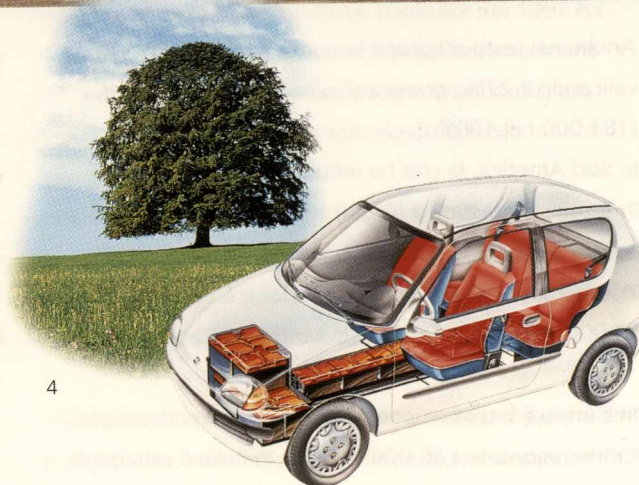
1



2



3



4

L'impegno verso i giovani è testimoniato dall'iniziativa "La strada: istruzioni per l'uso" destinata ai vigili urbani preposti all'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole. È, infine, proseguita la diffusione di Moto Perpetuo nelle scuole medie inferiori e di Motus Vivendi in quelle superiori. In cinque anni di attività sono stati distribuiti 109.000 documenti formativi in tutt'Italia.

con conseguente aumento dei volumi: oltre 6.700 miliardi; negli altri Paesi europei hanno raggiunto i 18.500 miliardi e in Sud America 10.500.

Nell'area finanziamento ai fornitori, i volumi hanno superato i 13.700 miliardi, con un aumento del 10% rispetto al 1997.

ATTIVITÀ FINANZIARIA

Il 1998 è stato un anno positivo per quanto riguarda i finanziamenti, sia per i volumi di attività, sia per i risultati economici. Oltre a consolidare l'integrazione in Fiat Auto, la Fidis ha avviato l'attività in Argentina ed ha stipulato un accordo in India.

I volumi di attività del business cliente finale hanno superato i 14.400 miliardi (+9% rispetto al '97) a fronte di 951.000 contratti (+15%). A livello mondiale la quota di penetrazione sulle vendite ha superato il 33% (29% nel '97). In Italia i finanziamenti concessi agli acquirenti di vetture nuove sono stati oltre 331.000, con un incremento del 6% rispetto all'anno precedente. Le vetture usate finanziate sono passate da 32.000 a 61.000 unità (+90%).

Anche nel resto d'Europa la quota è migliorata, valicando il 27%, grazie agli oltre 315.000 contratti (181.000 nel 1997).

In Sud America, la crisi ha influito negativamente.

In Brasile sono state 170.000 le vetture nuove finanziate (-17% rispetto al '97), con una penetrazione del 45%.

In Argentina, al primo anno di attività, sono stati stipulati 33.000 contratti, il 39% delle vendite di Fiat Auto.

Nell'area di finanziamento alle Reti, i volumi di attività hanno raggiunto i 36.000 miliardi. In Italia il calo degli incentivi ha determinato maggiori fabbisogni finanziari,

PERSONALE E RELAZIONI SINDACALI

Di fronte ad uno scenario caratterizzato dalla riduzione dei margini in Europa e da ciclicità economiche nei Paesi in via di sviluppo, l'evoluzione organizzativa di Fiat Auto ha seguito tre assi fondamentali: sviluppo della globalizzazione e dell'azienda a rete, reengineering dei processi di supporto, contenimento degli organici e outsourcing.

Il modello organizzativo aziendale si sta configurando come "globale a rete", caratterizzato da un sistema di responsabilità basato su tre assi (funzioni, Paesi e piattaforme) e da un sistema di funzionamento per processi interfunzionali che coinvolgono sempre di più i partner. In particolare è stato definito un sistema di responsabilità che prevede:

- Paesi, responsabili dei risultati di business, da raggiungere con il supporto delle Funzioni di Settore, mediante l'ottimizzazione delle risorse locali;
- funzioni di Settore, owner di processo globali, funzionalmente responsabili delle omologhe funzioni operanti nei Paesi, alle quali garantiscono il necessario supporto;
- piattaforme, uniche a livello Settore, responsabili worldwide dello sviluppo dei nuovi prodotti e del miglioramento di quelli in esercizio.

In questo contesto, sono stati identificati i processi

globali, la cui responsabilità è stata attribuita a specifici comitati inter-Paese, garanti della visione e dell'ottimizzazione internazionale, in cui vengono definite e monitorate le linee guida.

Tra i diversi processi, ha assunto particolare rilievo il Global sourcing, finalizzato alla riduzione del costo delle forniture, mediante il confronto prezzi, lo scouting e la valutazione dei fornitori a livello globale.

Lo sviluppo della globalizzazione e dei rapporti di partnership con i fornitori ha generato una complessa organizzazione a rete che sta ridefinendo i confini giuridici e fisici delle aziende. È emblematico il caso della Fabbrica Integrata in cui, in uno schema unitario, sono stati reingegnerizzati i processi e si sta passando alla Fabbrica Modulare, all'interno della quale agiscono diverse imprese terze insieme a Fiat Auto, responsabile del governo complessivo del sistema.

Il 1998 è stato caratterizzato dall'avvio del progetto Nova, con l'obiettivo di allineare le performance dei processi di supporto alle best practice internazionali. A fronte di target individuati, da realizzare nel 1999 e nel 2000, sono stati varati 30 progetti, molti dei quali caratterizzati da approcci di reengineering.

Gli organici del Settore si sono ridotti nel 1998 di circa 24.600 unità per effetto degli interventi di outsourcing e delle efficienze conseguite in America Latina e, in misura minore, in altri Paesi. Il programma di outsourcing è stato implementato sia attraverso il trasferimento di attività e risorse a società e consorzi del Gruppo Fiat, costituiti al fine di ottenere sinergie aggregando attività comuni a più Settori, sia mediante la cessione a società terze di attività prevalentemente concentrate nell'area del manufacturing. Complessivamente, i dipendenti interessati all'outsourcing sono stati circa 10.400 nel mondo.

La sistematica ricerca di spazi di flessibilità ha portato all'attivazione di numerose leve gestionali finalizzate all'ottimizzazione dell'utilizzo degli impianti e alla modulazione dei flussi produttivi.

In questo ambito, nel 1998, sono stati operati numerosi interventi mirati a trasferimenti o distacchi di personale tra i vari insediamenti, modulazioni (previo accordo sindacale) degli orari di lavoro, utilizzo di prestazioni straordinarie, proroga dei contratti a termine.

Inoltre, è stata utilizzata la Cassa integrazione guadagni ordinaria per un taglio produttivo complessivo di 122.000 vetture. Sono stati trasformati in contratti di lavoro a tempo indeterminato circa 1.000 contratti a termine.

Sul fronte della gestione del controllo dei costi del lavoro, sono stati sottoscritti presso il Ministero del Lavoro diversi accordi. In particolare quelli che hanno riguardato la collocazione in mobilità di circa 930 addetti di Arese e di 400 di Pomigliano d'Arco e di Napoli.

Tra le numerose azioni di terziarizzazione, sono da ricordare quelle delle attività di gestione del flusso logistico dell'area torinese alla TNT Production Logistics S.p.A. (circa 1900 addetti), dello stabilimento di Napoli alla Ergom Materie Plastiche S.p.A. (circa 750 persone) e delle Autopiste di Nardò a Integra S.p.A. (110 addetti).

EURO

Nel corso del 1998 la Task-force costituita nel 1997 ha operato al fine di implementare le soluzioni necessarie per adeguare le procedure ed i sistemi informatici alle esigenze derivanti dall'introduzione dell'Euro.

A partire dal 1° gennaio 1999 le società di Fiat Auto residenti in paesi aderenti all'Euro, hanno adottato quale moneta di conto la nuova moneta, operando le dovute conversioni contabili e procedurali.

I costi preventivati per l'introduzione dell'Euro sono di 21 miliardi di lire, di cui 1 miliardo di lire sostenuto nel 1997 e 10 miliardi di lire sostenuti nel 1998.

ANNO 2000

Per affrontare le problematiche derivanti dal cambiamento della data "Anno 2000", già a partire dal 1997 è stata costituita un'apposita Task-force con il compito di studiare le soluzioni più efficaci, minimizzare l'impegno di risorse e coordinare le attività operative di tutte le società di Fiat Auto.

Si ritiene in questo modo di affrontare tutti i principali problemi interni, di tipo contabile-amministrativo ed operativi, legati all'adeguamento di procedure e sistemi informatici: si stanno pertanto effettuando interventi prevalentemente modificativi dei software applicativi in essere; peraltro, nei casi in cui si effettuano sostituzioni di software applicativi dettate da altre esigenze operative-gestionali, si pone particolare attenzione alla verifica che tali software siano compatibili con l'Anno 2000.

Fiat Auto sta inoltre operando al fine di minimizzare i rischi connessi ai rapporti con parti esterne, quali banche, fornitori e rete di distribuzione.

Nel complesso si prevede di sostenere costi per 58 miliardi di lire nel periodo che va dal 1997 al 2000. Di questi sono stati già sostenuti 32 miliardi di lire, di cui 27 miliardi di lire nel 1998, interamente imputati nel conto economico consolidato d'esercizio.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'inizio del 1999 ha confermato la fase positiva del mercato automobilistico europeo. Nel primo trimestre, infatti, la domanda automobilistica ha registrato un incremento del 6,6% rispetto all'anno precedente. La crescita è generalizzata nella maggior parte dei

mercati. Anche il mercato italiano, pur registrando nel trimestre una leggera flessione (-2,6%) rispetto al 1998, conferma questa tendenza positiva.

Questo risultato infatti è stato ottenuto in assenza degli incentivi alla rottamazione, che hanno sostenuto le vendite nella prima parte del 1998. Nonostante la fine degli incentivi il mercato dunque ha retto bene su livelli elevati e nel mese di marzo ha fatto segnare un incremento del 10% rispetto allo scorso anno.

La buona tenuta del mercato italiano dimostra che la spinta al rinnovo del parco di vetture continua anche dopo la fine degli incentivi, favorita da un'offerta che presenta molte novità di prodotto e di contenuti, e da una pressione competitiva che rende più appetibili le condizioni di acquisto.

Nel resto d'Europa il mercato nel primo trimestre segna un incremento dell'8,7%, chiudendo a 3,3 milioni di vetture contro i 3,1 dell'anno precedente.

In crescita generalmente tutti i mercati principali, con l'eccezione della Germania (-2,0%).

Significativi gli incrementi in Francia (+15,5%) e in Spagna (+25,0%). In Gran Bretagna (+1,9%) il primo trimestre è stato caratterizzato da un cambiamento nel sistema di immatricolazione, che ha determinato una flessione a febbraio e un incremento a marzo pari al +73%.

Fiat Auto ha realizzato in Europa una quota del 10,9%, consuntivando circa 440.000 immatricolazioni.

Il confronto con il primo trimestre 1998 vede un arretramento in Italia (-11,6%) ed un incremento nel resto d'Europa (+7,0%).

Risultati positivi nella maggior parte dei mercati, in particolare in Gran Bretagna (+8,3%) e in Spagna (+43,8%).

In particolare evidenza i risultati del marchio Alfa Romeo



1

1. Concept car Lancia Dialogo:
"l'auto biodinamica" presentata
al 67° Salone Internazionale di Torino.

2. Lancia Y "elefantino rosso"
con motore 1.2 16v.

3. Lancia k Coupé.

4. Lancia Z.



2



3



4

che, dopo i successi riportati nell'anno 1998 grazie soprattutto all'Alfa 156, continua nel 1999 a migliorare le posizioni sul mercato e registra nel primo trimestre un incremento di vendite in Europa dell'11%.

Nel settore dei veicoli commerciali si sono registrati risultati positivi: in un contesto di mercato europeo in crescita del 3,8% rispetto al primo trimestre 1998, le vendite Fiat sono aumentate del 5,4% con incrementi significativi in Germania (+10,6%), Francia (+13,0%), Gran Bretagna (+11,6%) e Spagna (+23,5%).

Nell'importante settore dei servizi è proseguita l'espansione delle attività, con l'obiettivo di fornire al cliente una sempre più ampia gamma di moduli in risposta alle sue esigenze. Nel primo trimestre 1999 è stata costituita un'unica area di gestione della locazione a lunga durata, che comprende SAVARENT in Italia e una serie di collaborazioni con il gruppo ABN AMRO/LEASE PLAN nei principali mercati europei. In Italia inoltre è stato avviato il noleggio a breve, con la società TARGA RENT, per la marca Alfa Romeo ed è iniziata la distribuzione della Carta Servizi.

Per rafforzare la nostra competitività di prodotto sono stati realizzati interventi migliorativi sulla nostra gamma.

Il Marchio Fiat ha lanciato la seconda generazione della Fiat Marea.

Si tratta di una vettura aggiornata nello stile e nelle dotazioni, ridisegnata in 1500 particolari, ma soprattutto dotata di motori più potenti e dai consumi più contenuti. Sono ora disponibili i nuovi propulsori turbodiesel ad iniezione diretta 1.9 e 2.4 JTD; fiori all'occhiello della tecnica motoristica, che offrono prestazioni elevate ed una drastica riduzione della rumorosità e dei consumi.

Nuovo anche il 2.0 20v a benzina che aumenta la potenza da 147 a 154 CV riducendo ulteriormente le emissioni e diventando ancora più silenzioso.

Al Salone di Ginevra, inoltre, è stata esposta

in anteprima la gamma '99 del Coupé Fiat. Questa sarà caratterizzata da una maggiore differenziazione tra le versioni turbo e quelle aspirate e da un arricchimento delle dotazioni. È stata aggiunta anche la versione inedita "2.0 20v Turbo Plus" dedicata a chi desidera il massimo della sportività, dell'eleganza e della cura dei dettagli.

Migliorata anche la gamma Alfa Romeo.

La filosofia di sviluppo del prodotto, che mira ad offrire ai clienti vetture caratterizzate da una sportività evoluta, è stata seguita per le nuove Alfa 145 e 146. Queste sono ora dotate del propulsore turbodiesel ad iniezione diretta 1.9 JTD. Con una potenza di 105 CV ed una coppia di 26 kgm a 2000 giri/min, questo motore spinge l'Alfa 145 ad una velocità massima di 185 km/h, e la 146 a 187 km/h.

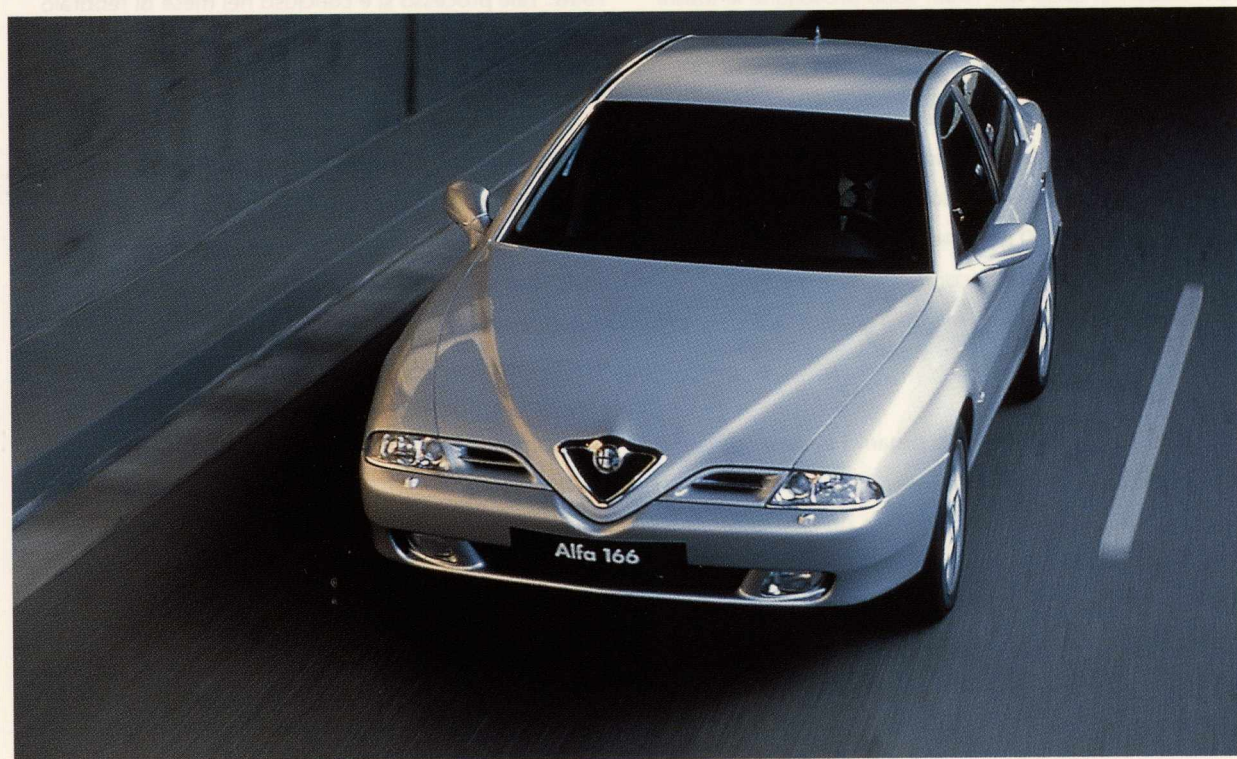
Anche l'Alfa 156 arricchisce la sua gamma con due nuove versioni. La 2.0 Selespeed, prima vettura media di grande serie ad offrire un cambio sequenziale robotizzato con comandi al volante la cui tecnologia è direttamente derivata da quella della Ferrari. Il nuovo sistema consente una guida sportiva, perché permette cambi di marcia veloci e precisi, ma anche comoda, infatti grazie alla modalità "city" il cambio robotizzato si trasforma all'occorrenza in un effettivo cambio automatico.

Accanto alla 2.0 Selespeed è ora anche offerta la 2.5 Q-System, che con una nuovissima trasmissione automatica consente di sfruttare al massimo le potenzialità del 6 cilindri Alfa Romeo. Questo cambio oltre ad offrire tre diverse modalità di funzionamento automatico ("sport", "city" e "ice") permette di selezionare manualmente i rapporti come un tradizionale cambio meccanico.

Anche i primi mesi del 1999 hanno visto Fiat Auto attiva nel campo delle nuove iniziative internazionali. È stato siglato un accordo con gruppo Seoudi per la costituzione di Fiat Auto Egypt, società commerciale a maggioranza Fiat Auto per importazione CKD Siena



2/3



4

1. Alfa 156 2.0 Selespeed (155 CV).

2/3. Alfa 145 e 146 Junior 1.4 e 1.6.

4. Alfa 166: motori a gasolio e benzina con potenze da 136 a 226 CV.

5. Alfa Gtv.



5

(assemblati da una società del gruppo Seoudi) e la commercializzazione di vetture del Gruppo Fiat in Egitto.

Inoltre si è giunti ad un accordo in Cina per subentrare al gruppo della malese Lion nella joint-venture con Yuejin Motor Corporation.

La joint-venture sarà paritetica e produrrà in futuro i prodotti della famiglia 178.

Nel primo trimestre 1999, in analogia con quanto verificatosi nel corso del 1998, sono proseguite le azioni rivolte all'outsourcing e al contenimento degli organici.

Per quanto riguarda gli outsourcing, nei primi mesi del 1999, in Italia e all'estero sono state realizzate cessioni di attività che hanno generato complessivamente una riduzione di circa 750 persone. In particolare, all'estero è stata Fiat Auto Poland a consuntivare il maggior numero di trasferimenti di risorse a società terze (circa 470 a tutto febbraio).

È proseguita la riduzione degli organici in America Latina. Particolarmente significativa è stata la curva di uscite in Argentina, dove vi è stato un calo delle attività produttive causato dalla diminuzione dei volumi interni e dalla perdita di competitività delle esportazioni. Nel totale, il Sud America ha registrato una riduzione degli organici di circa 670 unità, di cui il 77% realizzato nella sola Argentina.

In coerenza con i programmi definiti nel 1998 continuano inoltre, con risultati positivi, le attività del progetto NOVA di reingegnerizzazione dei processi di supporto, mediante il lavoro dei 35 team di progetto.

Nella costante ricerca di idonee leve di flessibilità atte a favorire il rapido ed efficiente adeguamento dei flussi produttivi alle variabili esigenze di mercato, va segnalato l'accordo sindacale sottoscritto il 16 febbraio 1999.

Con tale intesa è stato programmato il temporaneo e progressivo distacco di circa 100 lavoratori dello stabilimento Fiat Auto di Termoli (CB) presso lo stabilimento F.M.A. di Pratola Serra (AV), con conseguente ridefinizione dei livelli produttivi dei due insediamenti. I distacchi avverranno nel periodo da aprile a luglio 1999.

È stato infine completato il processo di collocamento in mobilità di dipendenti dell'area napoletana, iniziato a seguito di accordo sindacale sottoscritto il 22 ottobre 1998. Tale processo si è concluso nel mese di febbraio 1999 ed ha complessivamente consentito la collocazione in mobilità di 416 dipendenti.

L'esercizio in corso si presenta come un anno difficile. L'andamento dei mercati dell'Europa Occidentale è previsto sostanzialmente stabile rispetto al '98, quello Italiano sta per contro mostrando segnali di inaspettata vivacità.

Non accenna peraltro ad allentare la sua asprezza il contesto competitivo; in termini di contenuti di prodotto, riduzione listini e maggiori facilitazioni per la clientela.

Fuori Europa continuerà a pesare la congiuntura negativa del Sud America in cui sono possibili ulteriori contrazioni del mercato.

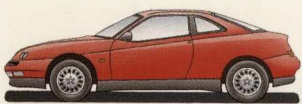
In questo contesto si opererà a conferma delle linee strategiche di rinnovo gamma (il '99 sarà l'anno della nuova Fiat Punto) e di una sempre più incisiva azione sui costi sia di produzione che di struttura, sfruttando le opportunità offerte dalla globalizzazione (Global Sourcing) e/o da strumenti e metodologie organizzative diverse ed innovative rispetto al passato (team per linea di prodotto, progetto NOVA ecc.).

Per quanto riguarda i Paesi in via di sviluppo opportuni piani di intervento sono stati predisposti per far fronte alle criticità di mercato e finanziarie.

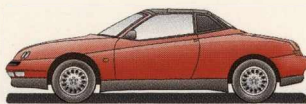


FIAT





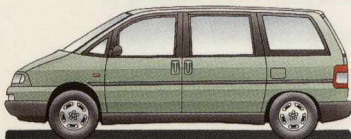
Alfa Gtv



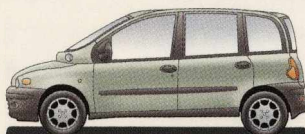
Alfa Spider



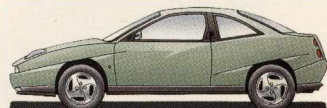
Alfa 166



Fiat Ulysse



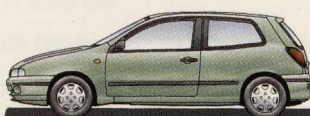
Multipla Fiat



Coupé Fiat



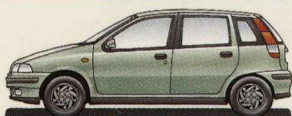
Fiat Brava



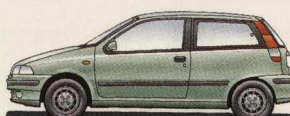
Fiat Bravo



Fiat Siena



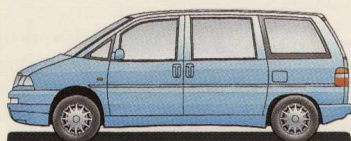
Fiat Punto 5 porte



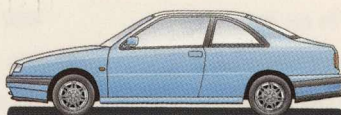
Fiat Punto 3 porte



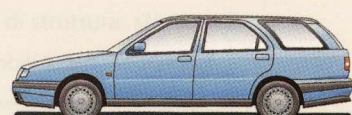
Fiat Punto Cabrio



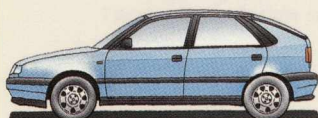
Lancia Z



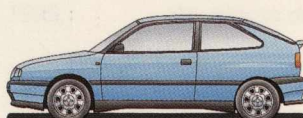
Lancia k Coupé



Lancia k SW



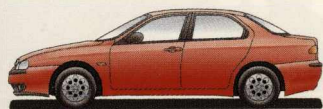
Lancia δ



Lancia δ HPE



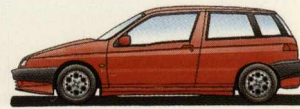
Lancia Y



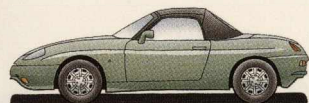
Alfa 156



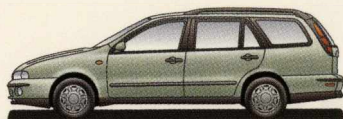
Alfa 146



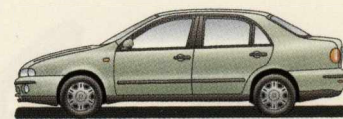
Alfa 145



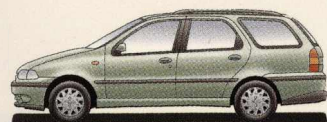
Fiat barchetta



Fiat Marea Weekend



Fiat Marea



Fiat Palio Weekend



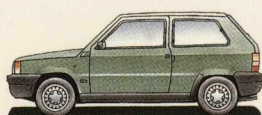
Fiat Palio 5 porte



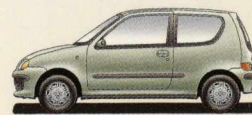
Fiat Palio 3 porte



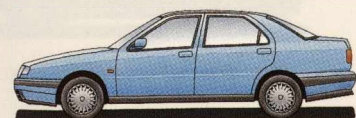
Fiat Panda 4x4



Fiat Panda



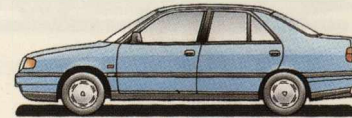
Fiat Seicento



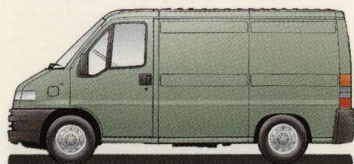
Lancia k



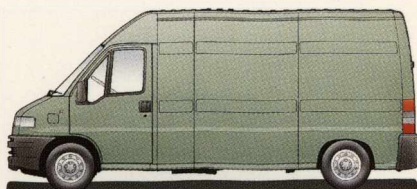
Lancia Dedra SW



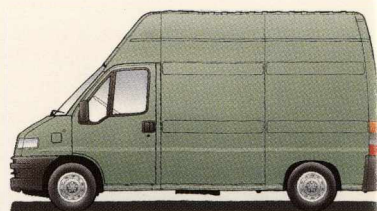
Lancia Dedra



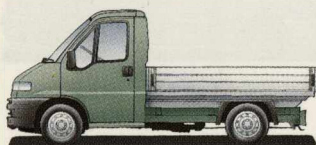
Fiat Ducato Furgone 10
passo corto



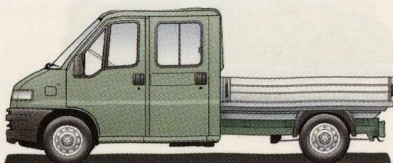
Fiat Ducato Furgone 14 Gran Volume
passo lungo



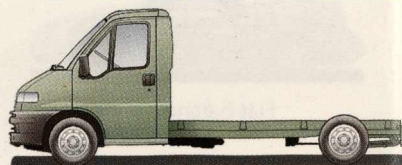
Fiat Ducato Furgone Maxi Gran Volume
tetto rialzato passo medio



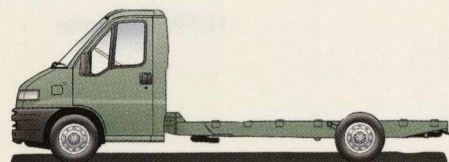
Fiat Ducato Autocarro
passo corto



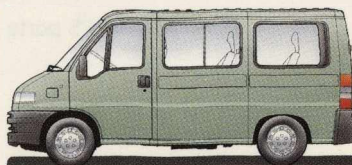
Fiat Ducato Autocarro
doppia cabina passo lungo



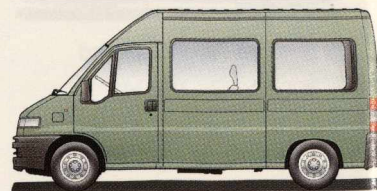
Fiat Ducato Cabinato passo lungo



Fiat Ducato Cabinato telaio ribassato



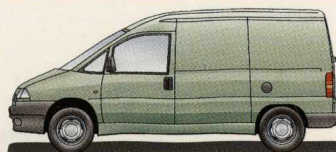
Fiat Ducato Panorama



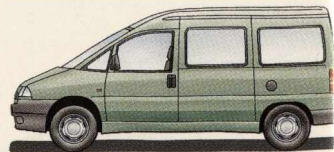
Fiat Ducato Combinato Gran Volume
passo medio



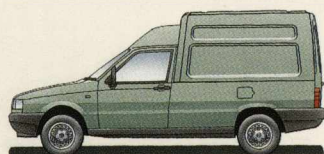
Fiat Ducato Ambulanza di soccorso
Gran Volume



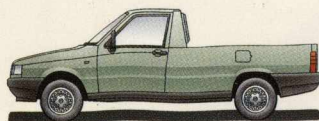
Fiat Scudo Furgone



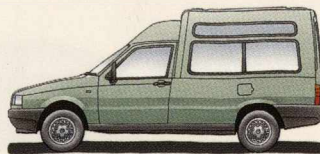
Fiat Scudo Furgone Vetrato



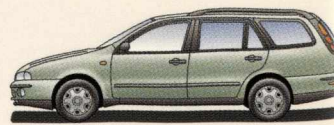
Fiat Fiorino Furgone



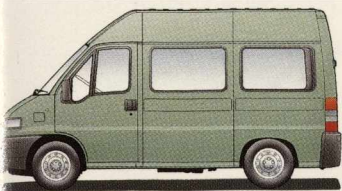
Fiat Fiorino Pick-up



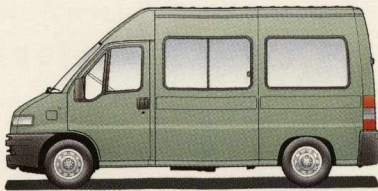
Fiat Fiorino Panorama



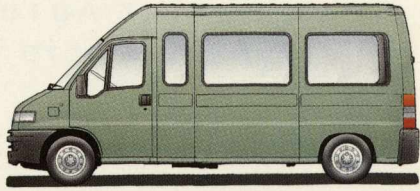
Fiat Marengo



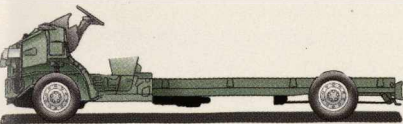
Fiat Ducato Furgone Vetrato 10
tetto rialzato passo corto



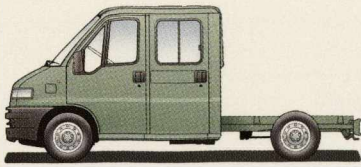
Fiat Ducato Furgone Vetrato 14
Gran Volume passo medio



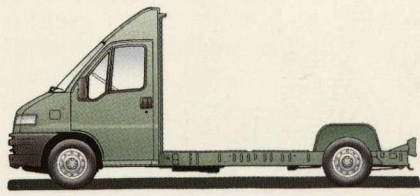
Fiat Ducato Furgone Vetrato Maxi
Gran Volume passo lungo



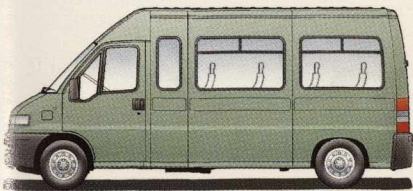
Fiat Ducato Scudato passo lungo



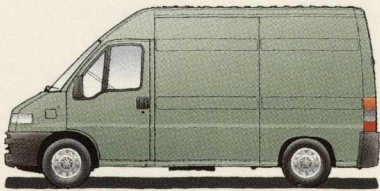
Fiat Ducato Cabinato doppia cabina
passo medio



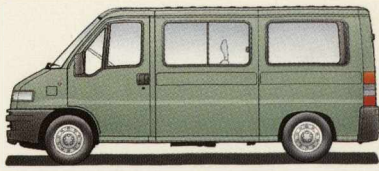
Fiat Ducato Cabinato con pianale
tetto alto passo lungo



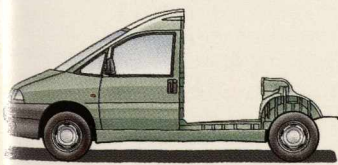
Fiat Ducato Minibus



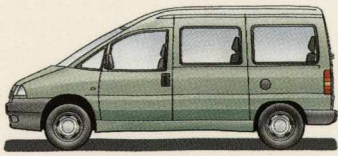
Fiat Ducato Furgone 4x4



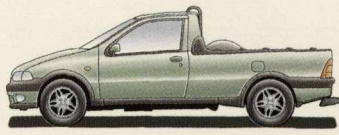
Fiat Ducato Combinato 4x4



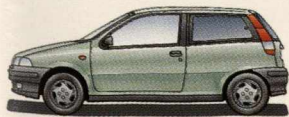
Fiat Scudo Cabinato



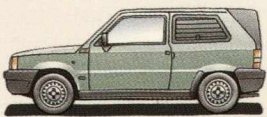
Fiat Scudo Combinato



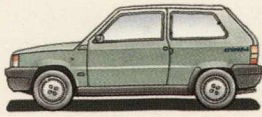
Fiat Strada



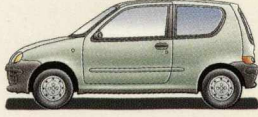
Fiat Punto Van



Fiat Panda Van



Fiat Panda Citivan



Fiat Seicento Van

FIAT AUTO

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1998

ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI E DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

PREMESSA E SCENARIO MACROECONOMICO

Nel 1998 l'economia mondiale ha registrato andamenti altalenanti correlati a turbolenze finanziarie e valutarie che hanno investito numerosi paesi emergenti; nello spazio di pochi mesi, lo scenario economico mondiale ha subito un drastico deterioramento. La crisi, come è noto, è iniziata in Thailandia un anno e mezzo fa e si è rapidamente estesa al resto del Sud-Est asiatico investendo la Corea ed il Giappone.

Nell'estate del 1998 la crisi ha colpito la Russia costretta a svalutare il rublo. Le tensioni si sono estese all'America Latina ed in particolare in Brasile, mettendo a dura prova la resistenza del Piano Real.

Il dato nuovo, ed impressionante, di questa crisi è stata la rapidità con cui la turbolenza si è diffusa in aree diverse del mondo. Il veicolo sono stati i mercati finanziari, che ragionano in un'ottica ormai globale, con spostamenti massicci, e talora molto rapidi, dei capitali da aree in sviluppo ad aree tradizionalmente più sicure e viceversa.

Il diffondersi della crisi internazionale ha provocato cambiamenti nella politica economica degli organismi internazionali, delle banche centrali e dei governi, volti ad attenuare le conseguenze negative della crisi.

In Europa i riflessi della crisi internazionale hanno creato un clima di incertezza e hanno contribuito ad un progressivo rallentamento della crescita del reddito; infatti dopo un inizio di anno molto positivo il clima economico è peggiorato e la crescita economica si è dimostrata insufficiente per incidere in modo significativo su un tasso di disoccupazione che è rimasto purtroppo ancora elevato.

Fatto positivo e rilevante del 1998 è rappresentato dalla costituzione dell'Unione Monetaria che ha contribuito ad attenuare gli effetti delle turbolenze dei mercati finanziari internazionali consentendo il proseguo e consolidamento della discesa del costo del denaro e dell'inflazione.

In particolare, in Germania, il PIL ha avuto una crescita discreta pur presentando una contrazione nell'ultimo periodo dell'anno; in Francia ed in Spagna la crescita economica è risultata più vivace e costante per tutto l'anno 1998. L'economia italiana è stata penalizzata dalla scarsa vivacità dei consumi delle famiglie e dall'insufficiente incremento degli investimenti con un tasso di crescita del PIL ancora inferiore alle aspettative. In questo scenario macro-economico il mercato automobilistico ha segnato un andamento positivo in Europa ed in Nord America e un forte calo della domanda nei paesi emergenti, in particolare Asia e Sud America, con una flessione complessiva del 2,6% rispetto all'esercizio 1997.

La domanda di automobili in Europa ha registrato una crescita di circa il 7% confermando il trend positivo degli ultimi anni.

In Italia, invece, il mercato ha avuto un andamento differenziato tra la prima parte dell'anno, positivamente influenzata dagli incentivi governativi alla rottamazione, e la seconda parte contrassegnata da una significativa diminuzione della domanda; a livello complessivo è stata leggermente inferiore all'anno precedente (-1,4%).

In questo difficile contesto le società finanziarie hanno invece incrementato i livelli di attività sulle tre linee di business.

Il miglioramento ha interessato in particolare il settore finanziamenti clienti nell'ambito del quale le società Fidis hanno perseguito obiettivi di massima integrazione con le politiche di marketing commerciali della Fiat Auto S.p.A. supportando la rete dei concessionari con l'offerta di prodotti innovativi e personalizzati e con iniziative promozionali sia a livello locale che nazionale (+14% rispetto al 1997).

Anche i livelli di attività del settore finanziamento reti sono risultati superiori a quelli consuntivati nell'anno precedente. I finanziamenti alla rete hanno superato 36.000 miliardi di lire con un aumento del 25% rispetto al 1997.

È in questo scenario complesso che si collocano i risultati conseguiti da Fiat Auto; l'esercizio si è chiuso con una perdita consolidata di 567 miliardi di lire, contro un utile netto di 743 miliardi di lire del 1997.

Il decremento rispetto all'anno precedente trova anche riscontro nel peggioramento dell'autofinanziamento che passa da 4.003 miliardi di lire a 2.218 miliardi di lire, pari al 4,6% dei ricavi netti consolidati (7,9% nel 1997).

Anche tutti gli altri principali indicatori di bilancio registrano un peggioramento rispetto al precedente esercizio come risulta dalla seguente tabella:

| | 1998 | 1997 |
|--------|--------|-------|
| R.O.E. | (5,3%) | 7,1% |
| R.Q.I. | (1,8%) | 12,4% |
| R.O.S. | (0,4%) | 2,9% |

ANDAMENTO ECONOMICO

Passando ora ad una analisi più dettagliata delle principali voci economiche si evidenzia quanto segue:

IL VALORE DELLA PRODUZIONE si attesta a 50.168 miliardi di lire con un decremento del 6,3% rispetto al valore del 1997 (53.515 miliardi di lire). Il peggioramento è dovuto essenzialmente al decremento dei ricavi netti che consuntivano un ammontare di 48.134 miliardi di lire (-5,1% sul 1997) con un calo delle vetture fatturate del 9,2% rispetto al 1997. Il decremento si è originato principalmente in Brasile, dove, il mercato è crollato del 21,7% a causa della crisi economica finanziaria che ha colpito il paese, in Polonia dove l'aggressiva presenza commerciale coreana si è potuta avvantaggiare della svalutazione del won per l'importazione di parti di vetture dalla Corea. Infine, il mercato italiano, ancora favorito dagli incentivi rinnovo del parco circolante nella prima parte dell'anno, ha stimolato la concorrenza internazionale.

Il VALORE AGGIUNTO COMPLESSIVO pari a 9.655 miliardi di lire rappresenta il 19,2% del valore della produzione (12.099 miliardi di lire nel 1997). Tale ricchezza incrementale prodotta nell'esercizio ha coperto gli oneri relativi ai redditi di lavoro subordinato, ai redditi finanziari erogati ed agli oneri finanziari con una capacità di autofinanziamento di 2.218 miliardi di lire.

Tra i fattori di costo più significativi rileviamo il seguente andamento:

- i costi delle MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI si attestano a 30.078 miliardi di lire con un decremento del 5,9% sul 1997 dovuto principalmente ai minori livelli di attività produttiva, compensato parzialmente dalla componente inflazione, dal diverso peso degli acquisti di merci da terzi rispetto all'esercizio precedente, nonché al sempre più diffuso arricchimento dei prodotti.
- i costi delle PRESTAZIONI DI SERVIZI ammontano a 7.506 miliardi di lire (+12,4% rispetto al 1997); tale incremento oltre che collegato all'effetto inflazione è principalmente dovuto, stante il calo delle attività, alle costanti azioni di terzizzazioni di attività no - core precedentemente svolte internamente.
- il costo del LAVORO si è attestato a 5.767 miliardi di lire pari al 12% dei ricavi netti (6.256 miliardi di lire e 12,3% nel 1997) con un costo procapite calcolato sulla media dei dipendenti pari a 53,5 milioni di lire (52,8 milioni di lire nel 1997).

Il decremento di costo in valore assoluto risulta di 489 miliardi di lire (-7,8%) ed è da ricondurre alla minore forza lavoro media pari a circa 10.717 unità, al minor ricorso alla CIG straordinaria, al minor carico dei contributi sociali (in Italia) per l'introduzione dell'IRAP

e compensato parzialmente dalla dinamica salariale. Il costo del lavoro ha assorbito il 59,7% del valore aggiunto complessivo (51,7% nel 1997).

Il RISULTATO OPERATIVO risulta quindi negativo di 209 miliardi di lire (positivo di 1.468 miliardi di lire nel 1997) e segna un decremento di 1.677 miliardi rispetto all'esercizio precedente. Rappresenta il -0,4% dei ricavi netti delle vendite (2,9% nel 1997). Le principali cause del significativo scostamento sono state il calo dei volumi di vendite in alcune aree principalmente Brasile e Italia; ha inoltre inciso una situazione di accesa competitività nei principali mercati che si è espressa essenzialmente attraverso una pressione sui prezzi di vendita. Infine sono stati sostenuti costi non ricorrenti legati, tra l'altro, a progetti speciali (introduzione Euro, soluzioni informatiche per l'anno 2000) e iniziative di globalizzazione.

La GESTIONE FINANZIARIA, incluse le rettifiche di valore di attività finanziarie, consuntiva un saldo negativo di 122 miliardi di lire (contro 299 miliardi di lire nel 1997), di cui 87 miliardi di lire di oneri finanziari netti.

Le PARTITE STRAORDINARIE segnano un saldo negativo di 228 miliardi di lire, con un incremento di 206 miliardi di lire rispetto al 1997, essenzialmente correlato all'adozione del nuovo principio contabile in tema di imposte differite; il RISULTATO NETTO CONSOLIDATO di Gruppo segna una perdita di 567 miliardi di lire (contro un utile di 743 miliardi di lire del 1997) pari a -1,0% dei ricavi netti (1,5% nel 1997) dopo aver scorporato il risultato di terzi azionisti pari a 67 miliardi di lire (36 miliardi di lire nel 1997) e consuntivato un carico fiscale positivo di 59 miliardi di lire (-368 miliardi di lire nell'esercizio precedente).

Il conto economico consolidato esposto secondo il criterio della destinazione risulta in sintesi come segue:

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 |
|---|---------------|---------------|
| Ricavi netti | 48.134 | 50.734 |
| Costo produzione del venduto | 41.892 | 43.162 |
| Spese commerciali | 3.012 | 2.885 |
| Spese generali e amministrative e altri oneri e proventi | 2.261 | 2.183 |
| Spese ricerca e sviluppo | 1.178 | 1.036 |
| Totale costi | 48.343 | 49.266 |
| Risultato operativo | (209) | 1.468 |
| Proventi (oneri) finanziari netti e altre rettifiche di valore | (91) | (295) |
| Quota di Fiat Auto nel risultato netto delle società non consolidate | (31) | (4) |
| Totale gestione finanziaria e rettifiche di valore di attività finanziarie | (122) | (299) |
| Proventi (oneri) straordinari | (228) | (22) |
| Risultato prima delle imposte e della quota di terzi azionisti | (559) | 1.147 |
| Imposte sul reddito | 59 | (368) |
| Risultato netto di Fiat Auto e di Terzi | (500) | 779 |
| Risultato di competenza di Terzi azionisti | (67) | (36) |
| Risultato netto dell'esercizio | (567) | 743 |

ANDAMENTO PATRIMONIALE E FINANZIARIO

L'analisi dettagliata delle principali voci della struttura patrimoniale di Fiat Auto esposte secondo gli schemi

legislativi di Bilancio è svolta specificatamente nella Nota Integrativa.

La tabella seguente riporta la Situazione Patrimoniale consolidata di Fiat Auto riclassificata sinteticamente.

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Rimanenze di magazzino | 4.165 | 4.989 |
| Crediti commerciali | 4.530 | 4.771 |
| Altre attività | 3.325 | 2.859 |
| Debiti commerciali | (10.684) | (11.419) |
| Altre passività | (3.476) | (3.575) |
| Capitale di Funzionamento | (2.140) | (2.375) |
| Immobilizzazioni materiali nette | 17.194 | 18.028 |
| Immobilizzazioni immateriali nette | 401 | 335 |
| Immobilizzazioni finanziarie (*) | 1.141 | 939 |
| Fondi | (5.244) | (5.325) |
| Capitale investito netto | 11.352 | 11.602 |
| Posizione finanziaria | (923) | (92) |
| Patrimonio netto di Terzi | 449 | 282 |
| Patrimonio netto di Fiat Auto | 9.980 | 11.228 |

(*) I beni in leasing finanziario pari a 6.850 miliardi di lire (4.637 miliardi di lire nel 1997) e i crediti finanziari immobilizzati pari a 177 miliardi di lire (192 miliardi di lire nel 1997) sono inclusi nella posizione finanziaria.

Dalla suddetta tabella emerge che:

Il CAPITALE DI FUNZIONAMENTO è risultato negativo per 2.140 miliardi di lire contro un valore negativo di 2.375 miliardi di lire al 31 dicembre 1997 assorbendo risorse per 235 miliardi di lire.

L'indice di copertura è sceso da 17 a 16 giorni di fatturato. Per una migliore analisi dell'evoluzione del capitale di finanziamento, di seguito sono evidenziate le principali variazioni relative alle sue componenti principali:

- le RIMANENZE sono risultate al 31 dicembre 1998 pari a 4.165 miliardi di lire con un decremento del 16,5% nei confronti della situazione di inizio anno dovuto all'adeguamento delle scorte ai programmi di vendita. L'indice di copertura scende passando da 36 a 32 giorni di fatturato.
- i CREDITI COMMERCIALI sono risultati a fine anno pari a 4.530 miliardi di lire con un decremento del 5% rispetto ai 4.771 miliardi di lire del 1997, dovuto principalmente ai minori livelli di attività dell'ultimo bimestre '98. L'indice di credit time è rimasto invariato rispetto all'esercizio precedente, fermandosi a 34 giorni di fatturato.
- i DEBITI COMMERCIALI al 31 dicembre 1998 sono risultati pari a 10.684 miliardi di lire con un decremento del 6,44% rispetto alla situazione di inizio anno, dovuto essenzialmente ai minori volumi

produttivi dell'ultimo trimestre 1998. L'esposizione debitoria scende lievemente assestandosi su 81 giorni di fatturato.

- le IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI nette al 31 dicembre 1998 sono pari a 17.194 miliardi di lire e segnano un decremento di 834 miliardi di lire rispetto alla situazione di inizio anno. Tale decremento è imputabile all'effetto congiunto degli investimenti (2.658 miliardi di lire), in lieve rialzo rispetto all'esercizio precedente, degli ammortamenti stanziati nell'esercizio e dei disinvestimenti dell'anno. Si segnala che nel corso del presente esercizio si è provveduto, a livello di Settore Auto, ad un riesame della vita utile di alcune categorie di cespiti - impianti e macchinari. A seguito delle conclusioni della perizia all'uopo commissionata ad una società advisor, leader nel settore, si è ridefinita, in termini ancora prudenziali, la vita utile dei beni in oggetto in 12 anni in luogo dei precedenti 10. Tale impostazione ha coinvolto gli stabilimenti della Fiat Auto S.p.A., Sata S.p.A., FMA S.p.A., Fiat Auto Poland S.A., Fiat Automoveis S.A. - FIASA e Fiat Auto Argentina S.A.. Gli ammortamenti stanziati nell'esercizio ammontano a 2.545 miliardi di lire, contro 3.016 miliardi di lire del 1997; il minor stanziamento rispetto alla metodologia precedente è pari a circa 355 miliardi di lire. Al 31 dicembre 1998 il fondo ammortamento dell'attivo fisso è risultato di 21.633 miliardi di lire; il grado di ammortamento delle immobilizzazioni materiali è risultato pari al 55,7% (53,8% al 31 dicembre 1997).

– i FONDI al 31 dicembre 1998 sono risultati pari a 5.244 miliardi con un decremento del 1,5% rispetto alla situazione di inizio anno.
Tra di essi i fondi accantonamenti per il trattamento di fine rapporto dei dipendenti ammontano a miliardi di lire 2.091 (2.263 miliardi di lire al 31 dicembre 1997).

Il CAPITALE INVESTITO NETTO al 31 dicembre 1998 è risultato pari a 11.352 miliardi di lire, con un decremento di 250 miliardi (-2,2% rispetto al 1997). Il fabbisogno netto di capitale è coperto quasi totalmente dal patrimonio netto (88%) che si è assestato a 9.980 miliardi di lire al netto della quota di competenza terzi pari a 449 miliardi di lire.

La POSIZIONE FINANZIARIA NETTA al 31 dicembre 1998 presenta un indebitamento di 923 miliardi di lire con un peggioramento rispetto all'indebitamento di 92 miliardi di lire di inizio anno derivante essenzialmente dai flussi finanziari generati dalla gestione.

La sua composizione è evidenziata nella seguente tabella:

| | 1998 | 1997 |
|--|---------------|---------------|
| Disponibilità liquide | 403 | 429 |
| Titoli negoziabili | 1.615 | 1.880 |
| Crediti finanziari e beni concessi in leasing | 34.325 | 29.630 |
| Ratei attivi | 147 | 54 |
| Risconti passivi | (3.702) | (2.590) |
| Totale attività finanziarie | 32.788 | 29.403 |
| Debiti finanziari entro l'esercizio | 18.656 | 16.852 |
| Debiti finanziari oltre l'esercizio | 14.809 | 12.387 |
| Ratei passivi | 324 | 343 |
| Risconti attivi | (78) | (87) |
| Totale passività finanziarie | 33.711 | 29.495 |
| Posizione finanziaria netta consolidata | (923) | (92) |

DETERMINAZIONE E RIPARTIZIONE DEL VALORE AGGIUNTO

| | | |
|--|---------------|---------------|
| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 |
| Ricavi netti | 48.134 | 50.734 |
| Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione e prodotti finiti | (496) | 719 |
| Produzione interna di immobilizzazioni materiali | 811 | 632 |
| Altri ricavi e proventi | 1.719 | 1.430 |
| TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE | 50.168 | 53.515 |
| Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci | (30.078) | (31.952) |
| Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | (399) | 371 |
| Costi per servizi | (7.506) | (6.677) |
| Costi per godimento di beni di terzi | (360) | (410) |
| Accantonamenti per rischi e oneri | (519) | (1.140) |
| Svalutazioni | (337) | (300) |
| Rettifiche di valore di attività finanziarie | (129) | (129) |
| Interessi e oneri Società Finanziarie | (1.737) | (1.537) |
| Oneri diversi di gestione | (956) | (922) |
| VALORE AGGIUNTO PRODOTTO | 8.147 | 10.819 |
| Proventi da partecipazioni | 94 | 17 |
| Altri proventi finanziari | 1.642 | 1.285 |
| Totale delle partite straordinarie | (228) | (22) |
| VALORE AGGIUNTO COMPLESSIVO | 9.655 | 12.099 |
| Così ripartito: | | |
| – al personale | (5.767) | (6.256) |
| – ai finanziatori | (1.729) | (1.472) |
| – agli enti statali per imposte | 59 | (368) |
| CAPACITÀ DI AUTOFINANZIAMENTO | 2.218 | 4.003 |
| A reintegrazione del capitale investito (ammortamenti) | (2.718) | (3.224) |
| A remunerazione di azionisti Terzi | (67) | (36) |
| RISULTATO DELL'ESERCIZIO | (567) | 743 |

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1998 E 1997

ATTIVO

| <i>milioni di EURO</i> | | | <i>miliardi di lire</i> | <i>miliardi di lire</i> |
|----------------------------|---|----------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1998 | | | 1998 | 1997 |
| IMMOBILIZZAZIONI: | | | | |
| 207 | Immobilizzazioni immateriali | (Nota 1) | 401 | 335 |
| 8.880 | Immobilizzazioni materiali | (Nota 2) | 17.194 | 18.028 |
| | Immobilizzazioni finanziarie: | (Nota 3) | | |
| 585 | partecipazioni | | 1.132 | 931 |
| 5 | altri titoli | | 9 | 8 |
| 91 | crediti | | 177 | 192 |
| 3.537 | beni concessi in leasing | | 6.850 | 4.637 |
| 4.218 | Totale immobilizzazioni finanziarie | | 8.168 | 5.768 |
| 13.305 | TOTALE IMMOBILIZZAZIONI | | 25.763 | 24.131 |
| ATTIVO CIRCOLANTE: | | | | |
| 2.151 | Rimanenze | (Nota 4) | 4.165 | 4.989 |
| | Crediti | (Nota 5) | | |
| 2.339 | crediti commerciali | | 4.530 | 4.771 |
| 1.533 | altri crediti | | 2.968 | 2.356 |
| 3.872 | Totale crediti | | 7.498 | 7.127 |
| | Attività finanziarie non immobilizzate | (Nota 6) | | |
| 834 | altri titoli | | 1.615 | 1.880 |
| 14.099 | crediti finanziari | | 27.298 | 24.801 |
| 14.933 | Totale attività finanziarie non immobilizzate | | 28.913 | 26.681 |
| 208 | Disponibilità liquide | (Nota 7) | 403 | 429 |
| 21.164 | TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE | | 40.979 | 39.226 |
| 301 | RATEI E RISCONTI ATTIVI | (Nota 8) | 582 | 644 |
| 34.770 | TOTALE ATTIVO | | 67.324 | 64.001 |

PASSIVO

| <i>milioni di EURO</i> | | | <i>miliardi di lire</i> | <i>miliardi di lire</i> |
|----------------------------|--|-----------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1998 | | | 1998 | 1997 |
| PATRIMONIO NETTO: | | | | |
| | Patrimonio netto di Fiat Auto | (Nota 9) | | |
| 1.033 | Capitale | | 2.000 | 2.000 |
| 71 | Riserva da sovrapprezzo azioni | | 137 | 137 |
| 209 | Riserva di rivalutazione | | 405 | 405 |
| 119 | Riserva legale | | 230 | 217 |
| 4.015 | Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve | | 7.775 | 7.726 |
| (293) | Utile (perdita) dell'esercizio | | (567) | 743 |
| 5.154 | Totale patrimonio netto di Fiat Auto | | 9.980 | 11.228 |
| 232 | Capitale e riserve di azionisti Terzi | | 449 | 282 |
| 5.386 | TOTALE PATRIMONIO NETTO | | 10.429 | 11.510 |
| 1.628 | FONDI PER RISCHI E ONERI | (Nota 10) | 3.153 | 3.062 |
| 1.080 | TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO | (Nota 11) | 2.091 | 2.263 |
| | DEBITI | (Nota 12) | | |
| 17.283 | Debiti finanziari | | 33.465 | 29.239 |
| 5.518 | Debiti commerciali | | 10.684 | 11.419 |
| 943 | Altri debiti | | 1.826 | 1.753 |
| 23.744 | TOTALE DEBITI | | 45.975 | 42.411 |
| 2.932 | RATEI E RISCONTI PASSIVI | (Nota 13) | 5.676 | 4.755 |
| 34.770 | TOTALE PASSIVO | | 67.324 | 64.001 |

CONTI D'ORDINE *

| milioni di EURO | | miliardi di lire | miliardi di lire |
|---------------------------|---------------------------------------|---------------------|---------------------|
| 1998 | | 1998 | 1997 |
| GARANZIE PRESTATE: | | | |
| Garanzie personali | | | |
| 346 | Fidejussioni | 670 | 698 |
| 12 | Avalli | 23 | 38 |
| 1.106 | Altre garanzie personali | 2.143 | 4.130 |
| 1.464 | Totale garanzie personali | 2.836 | 4.866 |
| 8 | Garanzie reali | 15 | 88 |
| 1.472 | TOTALE GARANZIE PRESTATE | 2.851 | 4.954 |
| 8.486 | IMPEGNI | 16.431 | 15.931 |
| 336 | BENI DI TERZI PRESSO L'AZIENDA | 650 | 447 |
| 4.429 | BENI DELL'AZIENDA PRESSO TERZI | 8.575 | 7.260 |
| 6 | ALTRI CONTI D'ORDINE | 12 | 758 |
| 14.729 | TOTALE CONTI D'ORDINE | 28.519 | 29.350 |

(*) Nota 14

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

| milioni di EURO | | miliardi di lire | miliardi di lire | miliardi di lire |
|---|---|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1998 | | 1998 | 1997 | 1996 |
| VALORE DELLA PRODUZIONE (Nota 15) | | | | |
| 24.859 | Ricavi delle vendite e delle prestazioni | 48.134 | 50.734 | 42.502 |
| (256) | Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti | (496) | 719 | (256) |
| 419 | Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni | 811 | 632 | 674 |
| 888 | Altri ricavi e proventi | 1.719 | 1.430 | 1.289 |
| 25.910 | TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE | 50.168 | 53.515 | 44.209 |
| COSTI DELLA PRODUZIONE (Nota 16) | | | | |
| 15.534 | Acquisti | 30.078 | 31.952 | 26.351 |
| 3.877 | Costi per servizi | 7.506 | 6.677 | 5.791 |
| 186 | Affitti, noleggi e canoni | 360 | 410 | 356 |
| 2.978 | Costi per il personale | 5.767 | 6.256 | 5.731 |
| 1.404 | Ammortamenti | 2.718 | 3.224 | 2.919 |
| 174 | Svalutazioni di crediti commerciali e delle immobilizzazioni | 337 | 300 | 35 |
| 206 | Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | 399 | (371) | (28) |
| 268 | Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti | 519 | 1.140 | 660 |
| 494 | Oneri diversi di gestione | 956 | 922 | 724 |
| 897 | Interessi e oneri società di servizi finanziari | 1.737 | 1.537 | 1.200 |
| 26.018 | TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE | 50.377 | 52.047 | 43.739 |
| (108) | RISULTATO OPERATIVO | (209) | 1.468 | 470 |
| PROVENTI E ONERI FINANZIARI (Nota 17) | | | | |
| 49 | Dividendi e altri proventi da partecipazioni | 94 | 17 | 16 |
| 848 | Proventi finanziari | 1.642 | 1.285 | 1.231 |
| (893) | Interessi ed altri oneri finanziari | (1.729) | (1.472) | (1.338) |
| 4 | TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI | 7 | (170) | (91) |
| RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE (Nota 18) | | | | |
| (65) | Risultato di società non consolidate integralmente | (125) | (21) | 41 |
| (2) | Svalutazione di crediti e titoli | (4) | (108) | (291) |
| (67) | TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE | (129) | (129) | (250) |
| PROVENTI E ONERI STRAORDINARI (Nota 19) | | | | |
| 296 | Proventi straordinari | 573 | 26 | 240 |
| (414) | Oneri straordinari | (801) | (48) | (37) |
| (118) | TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE | (228) | (22) | 203 |
| (289) | RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE | (559) | 1.147 | 332 |
| 31 | Imposte sul reddito dell'esercizio (Nota 20) | 59 | (368) | (407) |
| (258) | UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO E DI TERZI | (500) | 779 | (75) |
| (35) | Utile di competenza di azionisti Terzi | (67) | (36) | (118) |
| (293) | UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO | (567) | 743 | (193) |

NOTA INTEGRATIVA

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio consolidato relativo all'esercizio 1998 è stato redatto in osservanza delle norme introdotte dal Decreto Legislativo del 9 aprile 1991 n. 127.

Nel conto economico sono indicati gli importi delle corrispondenti voci dell'esercizio 1997 e 1996.

Ai sensi dell'articolo 27, 3° comma del citato decreto la Fiat Auto S.p.A. avrebbe potuto beneficiare dell'esonerazione dall'obbligo di redazione del bilancio consolidato; essa infatti non ha emesso titoli quotati in borsa ed è direttamente controllata per oltre il 95% dalla Fiat S.p.A. che redige e sottopone a controllo secondo le norme vigenti il proprio bilancio consolidato avendo emesso titoli quotati in borsa.

Rinunciando a quanto sopra citato la Fiat Auto S.p.A. ha scelto di redigere il proprio bilancio consolidato al fine di garantire una rappresentazione veritiera e corretta della sua situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato d'esercizio. Infatti, Fiat Auto S.p.A. e le sue principali società controllate realizzano un'impresa economicamente e finanziariamente integrata, all'interno della quale ciascuna unità giuridicamente autonoma contribuisce, in modo complementare alle altre, all'ottenimento di risultati che possono essere apprezzati compiutamente soltanto se visti nel loro insieme. Conseguentemente a tale scelta il bilancio consolidato di Fiat Auto è stato sottoposto alle forme di pubblicità e di controllo previste dal citato decreto legislativo 127/91.

Il bilancio consolidato comprende i bilanci della Fiat Auto S.p.A., società Caposettore, e delle principali controllate italiane ed estere nelle quali la Fiat Auto S.p.A. detiene direttamente o indirettamente più del 50% del capitale sociale.

Talune imprese complessivamente non rilevanti, il cui consolidamento avrebbe determinato un impatto non superiore allo 0,5% (0,3% nel 1997 e nel 1996) dei ricavi consolidati, e per le quali non è possibile ottenere tempestivamente e senza spese sproporzionate le necessarie informazioni, sono state escluse dall'area di consolidamento, senza per questo compromettere la rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico di Fiat Auto, nonché la chiarezza del bilancio.

L'area di consolidamento degli esercizi 1998 e 1997 è esposta nell'allegato 1 della presente Nota Integrativa.

TECNICHE DI CONSOLIDAMENTO E PRINCIPI CONTABILI

I bilanci oggetto di consolidamento sono quelli d'esercizio di società singole o consolidati, redatti e approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente modificati per eliminare eventuali interferenze fiscali.

I principi del Gruppo Fiat rispettano le regole statuite dal Decreto Legislativo del 9 aprile 1991, n. 127,

interpretate ed integrate dai principi contabili elaborati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e, ove mancanti e non in contrasto, da quelli emanati dall'International Accounting Standards Committee (I.A.S.C.).

Fiat Auto ha consolidato con il metodo dell'integrazione globale, oltre alle società operanti nei Settori industriali e commerciali, anche le società operanti nei Servizi finanziari. Quanto sopra, seppure in parziale deroga all'art. 28 "Casi di esclusione dal consolidamento" del D. Lgs. 9 aprile 1991 n. 127, contribuisce, nella specifica struttura di Fiat Auto, a rappresentare con chiarezza ed in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica dell'esercizio.

Tecniche di consolidamento

Le attività e le passività, nonché i proventi e gli oneri, dei bilanci oggetto di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale sono inseriti nel bilancio consolidato di Fiat Auto, prescindendo dall'entità della partecipazione detenuta.

È stato inoltre eliminato il valore di carico delle partecipazioni contro il patrimonio netto di competenza delle società partecipate, attribuendo ai soci di minoranza, in apposite voci, la quota del patrimonio netto e del risultato netto dell'esercizio di loro spettanza. Se tale eliminazione determina una differenza, questa è imputata, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo delle imprese incluse nel consolidamento. L'eventuale valore residuo, se negativo, è iscritto in una voce del patrimonio netto denominata "riserva di consolidamento"; se positivo è iscritto in una voce dell'attivo denominata "differenza da consolidamento" o è portato esplicitamente in detrazione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della medesima. L'importo iscritto nell'attivo è ammortizzato generalmente in un periodo non superiore a 5 anni.

Gli utili, le perdite ed i relativi effetti fiscali derivanti da operazioni tra società di Fiat Auto, non ancora realizzati nei confronti di terzi sono eliminati, come pure sono eliminate le partite che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi tra le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale.

Allo stesso tempo sono stati eliminati i costi e ricavi derivanti dai rapporti di acquisto e di vendita realizzati con affiliate estere e intermediati dalle società Motorcomsa S.A. e Fiat Automoviles Interamericana S.A., società in cui Fiat Auto non ha partecipazioni e che sono interamente controllate da altre società del Gruppo Fiat. Tale elisione comporta deroga al 2° comma, lettera c) dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 127/91 ed è stata operata in conformità al comma 4, articolo 29 dello stesso decreto legislativo n. 127/91, al fine di esprimere correttamente l'attività di Fiat Auto nei confronti di terze economie.

Infatti con riferimento ai rapporti delle riferite società con le imprese rientranti nell'area di consolidamento del Gruppo Fiat Auto, la mancata elisione delle partite reciproche di costo e di ricavo, determinerebbe una duplicazione delle partite presenti nel bilancio consolidato.

Si aggiunge, per completezza di informazione, che la procedura seguita è coerente con il fatto che il bilancio consolidato di Fiat Auto S.p.A. va inserito e letto nell'ambito del più ampio sistema di valori rappresentati nel bilancio consolidato della Fiat S.p.A. dalla quale Fiat Auto S.p.A. è totalmente controllata.

Sono altresì stati oggetto di eliminazione i conti d'ordine relativi a garanzie, impegni e rischi tra le imprese incluse nell'area di consolidamento. La conversione delle poste di stato patrimoniale dei bilanci espressi in moneta diversa dalla moneta di conto (Lira italiana) è effettuata applicando i cambi correnti di fine esercizio. Le poste di conto economico sono invece convertite ai cambi medi dell'esercizio, ad eccezione dei bilanci delle controllate operanti nei Paesi ad alto tasso di inflazione (nei quali il tasso di inflazione cumulato nel triennio supera il 100%) per le quali si adottano i principi contabili previsti per la contabilità per l'inflazione.

Le differenze cambio di conversione risultanti dal raffronto tra il patrimonio netto iniziale convertito ai cambi correnti e il medesimo convertito ai cambi correnti alla fine dell'esercizio precedente, nonché la differenza tra il risultato economico espresso ai cambi medi e quello espresso ai cambi correnti sono imputate alla voce del patrimonio netto "Differenze cambio". Le differenze cambio iscritte nel patrimonio netto consolidato e relative alle partecipazioni in imprese controllate e collegate sono imputate al conto economico all'atto dell'eventuale cessione. I tassi di cambio applicati nella redazione del bilancio consolidato sono esposti nell'allegato 3 della presente Nota Integrativa.

Principi contabili

Stato patrimoniale

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali - I beni immateriali ed i costi considerati di utilità pluriennale sono iscritti al costo sostenuto, rettificato del valore degli ammortamenti calcolati a rate costanti tenendo conto della prevista utilità futura, per un periodo generalmente non superiore ai 5 anni.

Si precisa che, in linea con il principio della prudenza e con la prassi internazionale del Settore Automotoristico, i costi di ricerca e sviluppo di nuovi prodotti e/o processi sono prevalentemente imputati a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

L'avviamento comprende le somme pagate a tale titolo in riferimento ad operazioni di acquisizione di aziende o altre operazioni societarie.

Immobilizzazioni materiali - Le immobilizzazioni materiali sono iscritte in bilancio al costo d'acquisizione o di costruzione, rettificati nei casi in cui apposite leggi nazionali impongono o consentono la rivalutazione delle

immobilizzazioni al fine di adeguarle, anche solo in parte, al mutato potere di acquisto delle monete. Per i beni acquistati da terzi tale valore corrisponde al prezzo pagato, aumentato degli oneri accessori sostenuti fino alla loro entrata in funzione. Per i beni costruiti in economia tale valore comprende tutti i costi di costruzione siano essi direttamente e specificatamente riferibili a ciascuno di essi oppure relativi, in generale, alle attività di fabbricazione impiegate e quindi comuni a più lavorazioni.

Il valore contabile lordo dei beni viene ripartito fra gli esercizi nel corso dei quali ne avviene l'utilizzazione, mediante lo stanziamento di quote di ammortamento calcolate sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile stimata del cespite.

In generale, l'aliquota di ammortamento dei nuovi cespiti, nel loro primo anno di utilizzo, è ridotta a metà. In particolare, in occasione di avviamenti di nuovi prodotti o lavorazioni, con volumi di attività significativamente ridotti rispetto alla normale capacità produttiva installata, l'ammortamento è determinato in modo da tenere conto dell'effettivo utilizzo dei nuovi cespiti entrati in funzione ed è correlato ai volumi produttivi ottenuti.

Le spese di manutenzione e riparazione ordinaria sono imputate direttamente a conto economico nell'esercizio in cui vengono sostenute, mentre le spese di manutenzione aventi natura incrementativa del valore delle immobilizzazioni sono capitalizzate.

I contributi in conto capitale a fronte degli investimenti sono contabilizzati al momento della loro erogazione e vengono imputati a conto economico gradatamente, in relazione alla vita residua dei cespiti cui fanno riferimento.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni - Le partecipazioni in imprese nelle quali Fiat Auto S.p.A. detiene, direttamente o indirettamente, dal 20% al 50% del capitale sono consolidate con il metodo del patrimonio netto o al costo qualora lo stesso approssimi il valore del Patrimonio Netto. Le partecipazioni in imprese in cui Fiat Auto S.p.A., direttamente o indirettamente, detiene meno del 20% del capitale, vengono valutate col criterio del costo, corrispondente al prezzo pagato per l'acquisto, aumentato delle spese di diretta imputazione, o alle somme versate o al valore dei beni conferiti in sede di sottoscrizione di nuove azioni. Nei casi in cui è prevista una perdita permanente di valore, viene costituito un fondo di svalutazione, portato in diretta detrazione delle corrispondenti voci dell'attivo.

Altri titoli - Gli altri titoli sono iscritti al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Qualora vi siano perdite durevoli di valore viene costituito un apposito fondo portato a diretta detrazione dei titoli.

Crediti - I crediti sono iscritti al presunto valore di realizzo.

Beni concessi in leasing finanziario - I beni destinati alla locazione finanziaria sono contabilizzati al costo nelle immobilizzazioni finanziarie.

I loro ammortamenti sono generalmente calcolati con riferimento alla durata dei contratti e dei rischi connessi alla gestione dei contratti stessi e portati a diretta riduzione dei relativi beni.

Attivo circolante

Rimanenze - Le giacenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o costo di produzione e il valore di mercato.

I costi d'acquisto comprendono i prezzi corrisposti ai fornitori aumentati delle spese accessorie sostenute fino all'ingresso nei magazzini della società al netto di sconti e abbuoni, mentre i costi di produzione corrispondono alla somma dei costi sostenuti nelle varie fasi di trasformazione industriale dei beni.

In particolare i metodi di valutazione delle diverse aree di magazzino sono i seguenti:

- il magazzino delle materie prime e componenti di produzione è valutato con il metodo FIFO;
- le parti di ricambio destinate alla vendita per assistenza del parco circolante di vetture sono valutate al costo medio d'acquisto ponderato con il valore delle rimanenze iniziali. Tale criterio è ritenuto adeguato per tenere conto del basso indice di rotazione che è caratteristico di questa tipologia di prodotto;
- i prodotti finiti vetture, se acquistati da terzi, sono valutati al prezzo di acquisto comprensivo degli oneri accessori; se prodotti dalla società, sono valutati con il criterio FIFO sovraesposto per la componente materiali e con il criterio del costo medio dell'esercizio per la componente dei costi industriali di trasformazione;
- le vetture usate, ritirate dalla clientela, sono valutate al minore tra il valore di carico e il presunto valore di realizzo, determinato dall'andamento del mercato.

Il valore delle rimanenze di magazzino iscritto nell'attivo del bilancio è al netto delle svalutazioni effettuate sulle scorte obsolete e di lento rigiro in base alla loro presumibile possibilità di utilizzo o di realizzo futuro.

Crediti - I crediti risultano iscritti in bilancio al presumibile valore di realizzo; detto valore risulta dalla differenza tra il valore nominale del credito e quello iscritto alla voce correttiva, denominata "svalutazione per rischi di perdite su crediti", portata in diretta diminuzione della voce dell'attivo cui si riferisce.

L'ammontare di questo fondo è commisurato sia all'entità dei rischi relativi a specifici "crediti in sofferenza" sia all'entità del rischio generico di mancato incasso, prudenzialmente stimato in base all'esperienza del passato e al grado di equilibrio finanziario noto nella generalità dei debitori.

La quota interessi inclusa nel valore nominale dei crediti, non maturata a fine anno, viene differita agli esercizi futuri. I crediti in valuta sono allineati ai cambi correnti di fine anno; i relativi utili o perdite di conversione sono

accreditati o addebitati al conto economico.

Gli altri crediti accolgono anche i depositi a garanzia relativi alle operazioni di "securitization" (intesi come programmi di smobilizzo pro-soluto di portafoglio crediti, con collaterale deposito a garanzia).

Gli altri titoli compresi nell'attivo circolante detenuti come investimento temporaneo sono valutati al minore tra il costo d'acquisto e il valore di mercato.

Fondo per rischi e oneri

Sono stanziati per coprire perdite, di esistenza certa o probabile, delle quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non sono determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Gli accantonamenti sono quantificati sulla base di stime che tengono presenti tutti gli elementi a disposizione.

Fondo trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

Il fondo trattamento di fine rapporto lavoro subordinato rappresenta il debito certo, anche se non esigibile, maturato a favore di tutti i dipendenti alla data del bilancio, in conformità alle legislazioni vigenti nei singoli paesi in cui le varie società consolidate operano. Il fondo trattamento di fine rapporto viene adeguato annualmente in conformità alla legislazione ed ai contratti di lavoro vigenti.

Debiti

I debiti sono iscritti al loro valore nominale; la quota interessi inclusa nel valore nominale non maturata a fine anno viene differita agli esercizi futuri. I debiti in valuta sono allineati ai cambi di fine anno; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico.

Tra i debiti tributari è accantonato l'importo per le imposte correnti sul reddito dell'esercizio stanziato a conto economico.

Ratei e risconti

I ratei costituiscono la contropartita monetaria dell'accertamento di costi e di ricavi di competenza dell'esercizio per i quali non si sono ancora verificate le corrispondenti variazioni di disponibilità monetarie o di crediti e debiti.

I risconti rappresentano la contropartita di porzioni di costi e di ricavi non imputabili al risultato economico dell'esercizio relativo al periodo nel corso del quale si è avuta la corrispondente variazione monetaria o di crediti e debiti.

I criteri di misurazione adottati costituiscono l'applicazione del principio generale di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Conti d'ordine

Strumenti finanziari fuori bilancio

Gli strumenti finanziari mediante i quali vengono gestiti i rischi derivanti da fluttuazioni nei cambi e nei tassi di interesse, e, più in generale, nel valore delle attività e delle passività sono iscritti nei conti d'ordine al momento della stipula per l'importo nominale del contratto.

Conto economico

Ricavi

I ricavi per la vendita dei prodotti sono riconosciuti al momento del passaggio di proprietà, che generalmente coincide con la spedizione della merce venduta.

Sono compresi tra i ricavi anche i corrispettivi dei contratti di leasing finanziario al netto degli ammortamenti sui relativi beni e i canoni di locazione relativi ai veicoli concessi in leasing operativo. Relativamente alle società operanti nei Servizi finanziari, i ricavi e gli altri proventi finanziari sono imputati a conto economico secondo il principio della competenza temporale.

Costi

I costi sono contabilizzati secondo il criterio della competenza economica.

Le spese di ricerca e sviluppo sono prevalentemente imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. I contributi statali e comunitari in conto esercizio relativi alla ricerca vengono accreditati in conto economico nel momento in cui avviene l'incasso.

Gli oneri previsti per garanzia prodotti sono imputati a conto economico contestualmente alla registrazione della vendita.

Le spese di pubblicità e promozione vendite sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute.

Proventi e oneri finanziari

Sono rilevati ed esposti in bilancio secondo il principio della competenza.

Gli oneri e i proventi derivanti da operazioni fuori bilancio, nonché i relativi accertamenti delle differenze cambio valutate al 31 dicembre sono contabilizzati nel conto economico secondo le modalità di seguito esposte.

Per gli strumenti fuori bilancio detenuti a titolo di negoziazione viene imputato a conto economico il differenziale, positivo o negativo, relativo alla valutazione a fine anno a valore di mercato, rispetto al valore contrattuale originario.

Per i contratti di copertura del rischio di cambio, il costo (o "componente finanziaria", calcolata come differenza tra valore dello strumento al cambio a pronti al momento della stipula e valore al cambio a termine) viene imputato a conto economico secondo il criterio della competenza.

Per questi stessi contratti, l'allineamento cambi (inteso come differenza tra valore dello strumento al cambio a pronti al momento della stipula e valore al cambio a pronti alla chiusura d'esercizio) va a conto economico a controbilanciare gli effetti dell'operazione oggetto di copertura.

Per gli strumenti di copertura del rischio di interesse, sono imputati a conto economico i differenziali di interesse secondo il criterio di competenza.

I costi relativi alle operazioni di smobilizzo crediti ed effetti, a qualsiasi titolo (pro-solvendo, pro-soluto inclusa "securitization") e di qualsiasi natura (commerciali, finanziarie, altro), sono imputati nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Introduzione dell'Euro

In applicazione di quanto previsto dal D.Lgs 213/1998 "Disposizioni per l'introduzione dell'euro nell'ordinamento nazionale", integrato dalla bozza di documento dei Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri in tema di "Introduzione dell'euro quale moneta di conto", le differenze di cambio relative agli elementi monetari in valute aderenti all'euro, presenti nel bilancio chiuso al 31 dicembre 1998, sono state determinate sulla base dei tassi fissi di conversione stabiliti il 31 dicembre 1998.

Le differenze così emerse sono state direttamente iscritte a rettifica delle voci patrimoniali cui si riferiscono e in contropartita sono state immediatamente imputate al conto economico consolidato per l'intero importo. I costi derivanti dall'introduzione dell'euro sono stati interamente imputati per natura nel conto economico consolidato tra i costi della produzione.

Imposte

Le imposte sul reddito dell'esercizio sono determinate in base alla normativa vigente nei diversi Paesi in cui le imprese di Fiat Auto operano.

In seguito all'entrata in vigore della versione rivista del principio internazionale IAS 12 ed alla recente emanazione del principio contabile elaborato dall'apposita Commissione dei Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri in tema di "Trattamento contabile delle imposte sul reddito", e tenuto conto dell'invito in esso contenuto di adottarlo già a partire dal bilancio in chiusura, nel bilancio consolidato è stato modificato il criterio di determinazione delle imposte differite.

Vengono pertanto determinate le imposte differite passive o attive, relative alle più significative operazioni di consolidamento e a tutte le differenze temporanee tra i valori dell'attivo e del passivo consolidati ed i corrispondenti valori rilevanti ai fini fiscali risultanti dai bilanci d'esercizio delle società consolidate. In particolare, le imposte differite attive sono iscritte solo se esiste la ragionevole certezza del loro futuro recupero. Le imposte differite passive, invece, non sono iscritte qualora esistano scarse probabilità che il relativo debito insorga.

Le attività e le passività per imposte differite sono compensate se riferite alla stessa impresa.

Il saldo della compensazione è iscritto nella voce "Altri crediti" dell'attivo circolante, se attivo, nella voce "Fondo imposte differite", se passivo. L'effetto derivante dall'applicazione del nuovo criterio rispetto a quello adottato sino al 31 dicembre 1997 è rilevato nella voce di conto economico "Proventi ed oneri straordinari" ed è illustrato nella relativa nota.

**COMPOSIZIONI E PRINCIPALI VARIAZIONI
DELLE VOCI E ALTRE INFORMAZIONI**

ATTIVO

1) IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

| (in miliardi di lire) | Valore netto al 31.12.1997 | Investimenti | Ammortamenti | Riclassifiche | Differenze cambio | Disinvest. e altre variazioni | Valore netto al 31.12.1998 | Fondo ammort. e svalutazione al 31.12.1998 |
|--|----------------------------------|--------------|--------------|---------------|----------------------|-------------------------------------|----------------------------------|---|
| Costi di impianto e ampliamento | 109 | 47 | (89) | | (5) | | 62 | 382 |
| Diritti di brevetti industr. e opere dell'ingegno | 47 | 38 | (32) | 1 | | 1 | 55 | 128 |
| Concessioni, licenze, marchi e diritti simili | 15 | | (8) | | | | 7 | 81 |
| Avviamento | 10 | 26 | (13) | | | | 23 | 18 |
| Immobilizzazioni in corso e acconti | 22 | 136 | | (1) | | | 157 | |
| Altre immobilizzazioni immateriali | 132 | 3 | (31) | | (5) | (2) | 97 | 64 |
| Totale immobilizzazioni immateriali | 335 | 250 | (173) | 0 | (10) | (1) | 401 | 673 |

I costi di impianto e di ampliamento comprendono principalmente nuove capitalizzazioni per avviamento produzione; le più significative riguardano le società Fiat Automoveis S.A. - FIASA per 40 miliardi di lire e Fiat Auto Poland S.A. per 5 miliardi di lire.

L'incremento nella voce diritti di brevetto industriale e opere dell'ingegno pari a 38 miliardi di lire riguarda costi software capitalizzati dalla società Fidis S.p.A. per 35 miliardi di lire e da Fiat Credito Argentina S.A. per 3 miliardi di lire.

La voce avviamento è relativa essenzialmente alla società Fiat Financiera S.A. di cui Fidis S.p.A. ha acquisito il controllo al 100% nel corso del 1998.

Le immobilizzazioni in corso e acconti comprendono oltre alla capitalizzazione dei costi sostenuti per la realizzazione non ancora completata di software applicativi da utilizzarsi nella gestione operativa, anche costi per studi tecnologici e per attività di preindustrializzazione di prodotto - processo sostenuti dalla Fiat Auto S.p.A. per 117 miliardi di lire propedeutici per gli insediamenti produttivi nelle aree emergenti.

2) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

| (in miliardi di lire) | Valore netto al 31.12.1997 | Investimenti | Ammortamenti | Variazioni area di consolid. | Riclassifiche | Differenze cambio | Disinvest. e altre variazioni | Valore netto al 31.12.1998 | Fondo ammort. e svalutazione al 31.12.1998 |
|--|----------------------------|--------------|----------------|------------------------------|---------------|-------------------|-------------------------------|----------------------------|--|
| Terreni e fabbricati | 4.327 | 100 | (175) | 1 | 53 | (101) | (130) | 4.075 | 1.736 |
| Impianti e macchinario | 8.628 | 375 | (1.083) | 1 | 297 | (119) | (148) | 7.951 | 10.831 |
| Attrezzature industriali e commerciali | 2.585 | 444 | (987) | | 551 | (148) | (4) | 2.441 | 7.456 |
| Altri beni | 1.010 | 867 | (300) | 8 | 3 | (23) | (220) | 1.345 | 1.610 |
| Immobilizzazioni in corso e acconti | 1.478 | 872 | | | (944) | (15) | (9) | 1.382 | |
| Totale immobilizzazioni materiali | 18.028 | 2.658 | (2.545) | 10 | (40) | (406) | (511) | 17.194 | 21.633 |

Il valore lordo delle immobilizzazioni materiali comprende le rivalutazioni consentite da apposite leggi nazionali al fine di adeguare la loro valutazione al mutato potere d'acquisto delle monete. Al 31 dicembre 1998 l'effetto delle rivalutazioni nel valore lordo delle immobilizzazioni materiali e nel fondo ammortamento risulta pari rispettivamente a 896 miliardi di lire e a 349 miliardi di lire.

Nel corso dell'esercizio 1998 non sono stati capitalizzati oneri finanziari (13 miliardi di lire nel 1997).

Si fa presente che la colonna riclassifiche comprende principalmente la riduzione delle immobilizzazioni in corso e acconti che erano in essere alla fine dell'anno precedente per riclassifica alle rispettive poste al momento dell'entrata in funzione.

L'analisi degli investimenti per area geografica è riportata nel capitolo "Altre informazioni per area geografica" della presente Nota Integrativa.

Le variazioni dell'area di consolidamento pari a 10 miliardi di lire sono da attribuirsi alle società passate al consolidamento integrale già menzionato nella sezione "Struttura di Fiat Auto".

La voce "Altri beni" comprende i veicoli destinati al leasing operativo per un importo di 745 miliardi di lire (301 miliardi di lire al 31.12.1997).

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono comprese nei seguenti intervalli:

| | aliquote di ammortamento |
|--|--------------------------|
| Terreni e fabbricati | 1,0%-10,0% |
| Impianti e macchinario | 8,3%-20,0% |
| Attrezzature industriali e commerciali | 16,0%-25,0% |
| Altri beni | 6,5%-25,0% |

Sulla base di apposite perizie esterne, Fiat Auto ha rideterminato la vita utile residua di alcune categorie di cespiti, a seguito dell'introduzione di nuove tecnologie, che hanno comportato un allungamento della vita in conseguenza dell'utilizzo in gran parte degli stessi impianti per la produzione di due modelli di vetture successive. La revisione di vita utile ha determinato minori ammortamenti per circa 355 miliardi di lire e conseguentemente un maggior utile di competenza di Fiat Auto di 234 miliardi di lire, al netto dell'effetto fiscale teorico.

3) IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie comprendono le partecipazioni in società controllate, collegate e altre imprese, gli altri titoli, i crediti finanziari immobilizzati e i beni concessi in leasing finanziario.

Partecipazioni

| (in miliardi di lire) | Valore al 31.12.1997 | Rivalutazioni | Svalutazioni | Variazioni area di consolid. | Acquisti e capitalizz. | Differenze cambio nette | Disinvest. e altre variazioni | Valore al 31.12.1998 |
|--|----------------------------|---------------|--------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Partecipazioni in imprese controllate | 130 | 12 | (58) | 12 | 274 | (16) | (4) | 350 |
| Partecipazioni in imprese collegate | 792 | 40 | (116) | (43) | 106 | 14 | (17) | 776 |
| Partecipazioni in altre imprese | 9 | | (3) | | 1 | | (1) | 6 |
| Totale partecipazioni | 931 | 52 | (177) | (31) | 381 | (2) | (22) | 1.132 |

Le rivalutazioni e le svalutazioni delle partecipazioni si riferiscono agli allineamenti effettuati a conto economico per recepire i risultati di gestione delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto.

Le differenze cambio sono esposte al netto delle rivalutazioni monetarie effettuate sui patrimoni netti delle società che operano in Paesi ad alta inflazione.

Le principali altre variazioni, che comprendono le variazioni dell'area di consolidamento, gli acquisti e le capitalizzazioni, i disinvestimenti e le altre variazioni in diminuzione, si dettagliano come segue per tipologia di partecipata.

Società controllate:

- la variazione dell'area di consolidamento è da attribuirsi al passaggio delle società Fiat Auto Contracts Ltd., Fiat Auto Japan K.K., Fiat Auto Eximport S.A., Fiat CR Spol s.r.o., Fiat SR Spol s.r.o., Fiat Magyarorszag Kft. nel gruppo delle società consolidate linea per linea e all'entrata della Fiat Financiera S.A. in seguito all'acquisizione totale del controllo;
- le capitalizzazioni sono relative a conferimenti effettuati nel 1998 alla Fiat Ges.co S.c.p.A., all'Alfa Romeo (Australia) Pty, alla Fiat Auto S.A. de Ahorro, alla Fiat South Africa Ltd., alla Fiat India Automobiles Pvt. Ltd. e ad altri conferimenti minori;
- i disinvestimenti e le variazioni in diminuzione sono dovute principalmente all'incasso di dividendi dalla Fiat Financiera S.A. consolidata con il metodo del patrimonio netto.

Società collegate:

- la variazione dell'area di consolidamento è dovuta al passaggio della società Fiat Financiera S.A. nel gruppo delle società controllate;
- le capitalizzazioni si riferiscono ai conferimenti effettuati nel 1998 alle società Dekra Italia S.r.l., alla Fenice S.A., alla Maserati S.p.A., alla Toro Targa Assicurazioni S.p.A., alla Iveco Fiat Brasil Ltda. e ad altri conferimenti minori;
- i disinvestimenti e le variazioni in diminuzione sono dovute alla vendita delle società Rubattino '87 S.r.l. e all'incasso di dividendi dalla società Tofas Oto Ticaret A.S.;

Altre imprese:

- la svalutazione di 3 miliardi di lire è stata effettuata per tener conto delle perdite permanenti di valore delle quote di Sevel Argentina S.A. così come rilevato dal valore corrente di fine anno della borsa di Buenos Aires.

Altri titoli

| (in miliardi di lire) | Totale al 31.12.1998 | Totale al 31.12.1997 |
|-----------------------|-------------------------|-------------------------|
| Altri titoli esteri | 9 | 8 |

Gli altri titoli esteri si riferiscono per 3 miliardi di lire a investimenti in titoli pubblici effettuati dalla Cormec S.A. e per 5 miliardi di lire a titoli obbligazionari sottoscritti da Fiat Bank GmbH e ad investimenti minori in altri titoli effettuati dal Banco Fiat S.A. e dalla Fiat Auto France S.A..

Crediti finanziari immobilizzati

I crediti finanziari immobilizzati ammontano a 177 miliardi di lire (192 miliardi di lire nel 1997) e si suddividono come segue:

| | al 31.12.1998 | | | al 31.12.1997 | |
|---------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|---------------|------------|
| (in miliardi di lire) | Entro l'esercizio | Oltre l'esercizio | Di cui oltre 5 anni | Totale | Totale |
| Crediti verso imprese collegate | 1 | 19 | 13 | 20 | 35 |
| Crediti verso altri | | 157 | 23 | 157 | 157 |
| Totale crediti | 1 | 176 | 36 | 177 | 192 |

I crediti finanziari verso collegate si riferiscono a un finanziamento concesso dalla Fiat Auto S.p.A. al Centro Ricerche Fiat per la costruzione del Centro Motori.

I crediti finanziari verso altri comprendono 120 miliardi di lire per finanziamenti in valuta estera erogati dalla BEI e scadenti nel 2000, per i quali sono state stipulate operazioni di copertura contro il rischio di cambio e interesse (Interest Rate and Currency Swap) con la Comit di Londra. La restante parte si riferisce ai crediti verso ZCZ per un finanziamento riscadenziato nell'esercizio precedente e ad altri crediti di entità minore.

Beni concessi in leasing

| (in miliardi di lire) | Valore netto al 31.12.1997 | Investimenti | Ammortamenti | Riclassifiche | Differenze cambio | Disinvest. e altre variazioni | Valore netto al 31.12.1998 | Fondo ammort. e svalutazioni al 31.12.1998 |
|--------------------------|----------------------------------|--------------|--------------|---------------|----------------------|-------------------------------------|----------------------------------|---|
| Beni concessi in leasing | 4.637 | 4.882 | (1.571) | 40 | (421) | (717) | 6.850 | 2.270 |

I beni concessi in leasing, costituiti essenzialmente da autovetture e, in misura marginale, da immobili, sono stati classificati come immobilizzazioni finanziarie in virtù del peso ormai predominante assunto dai contratti di leasing di natura finanziaria.

Il notevole aumento del valore netto dei beni concessi in leasing rispetto all'esercizio precedente è quasi totalmente da attribuirsi alla società brasiliana Fiat Leasing S.A. la quale ha incrementato la propria quota di mercato grazie ad una disposizione della legge locale, entrata in vigore nel secondo semestre del 1997, che ha orientato gli acquirenti di autovetture verso questa particolare forma di finanziamento.

La voce "Beni concessi in leasing" non comprende i veicoli destinati al leasing operativo che sono inclusi tra le immobilizzazioni materiali.

ATTIVO CIRCOLANTE

4) RIMANENZE

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | | | al 31.12.1997 | | |
|---|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|
| | Lordo | Fondo | Netto | Lordo | Fondo | Netto |
| Materie prime, sussidiarie e di consumo | 874 | (169) | 705 | 1.281 | (136) | 1.145 |
| Prodotti in corso di lavorazione | 632 | (2) | 630 | 579 | | 579 |
| Prodotti finiti e merci | 3.227 | (412) | 2.815 | 3.620 | (373) | 3.247 |
| Acconti | 15 | | 15 | 18 | | 18 |
| Totale rimanenze | 4.748 | (583) | 4.165 | 5.498 | (509) | 4.989 |

Il decremento netto pari a 824 miliardi di lire rispetto al 1997 è dovuto essenzialmente ai minori livelli produttivi e all'adeguamento delle giacenze dei prodotti finiti in linea con i piani di vendita.

5) CREDITI

Al 31 dicembre 1998 i crediti iscritti nell'attivo circolante, al netto dei relativi fondi svalutazione, ammontano a 7.498 miliardi di lire (7.127 miliardi di lire nel 1997) e si dettagliano come segue:

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | | | | al 31.12.1997 | | |
|----------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------------------|---------------|--------------|--------------|
| | Commerciali | Altri | Totale | Di cui oltre l'esercizio | Commerciali | Altri | Totale |
| Crediti verso clienti | 4.345 | | 4.345 | 39 | 4.608 | | 4.608 |
| Crediti verso controllate | 72 | 13 | 85 | | 66 | | 66 |
| Crediti verso collegate | 108 | 3 | 111 | | 95 | 36 | 131 |
| Crediti verso controllanti | 5 | 1 | 6 | | 2 | | 2 |
| Crediti verso altri: | | | | | | | |
| verso l'Erario | | 1.513 | 1.513 | 384 | | 1.499 | 1.499 |
| verso Enti Previdenziali | | 54 | 54 | | | 71 | 71 |
| verso il personale | | 31 | 31 | 1 | | 27 | 27 |
| altri crediti | | 1.353 | 1.353 | 821 | | 723 | 723 |
| Totale crediti | 4.530 | 2.968 | 7.498 | 1.245 | 4.771 | 2.356 | 7.127 |

Al 31 dicembre 1998 i crediti verso clienti segnano una lieve flessione (-5,7%) dovuta essenzialmente ai minori livelli di attività dell'ultimo bimestre 1998; i fondi svalutazione iscritti a rettifica dei crediti commerciali ammontano a 288 miliardi di lire (244 miliardi di lire nel 1997) mentre quelli a rettifica degli altri crediti ammontano a 6 miliardi di lire (6 miliardi di lire nel 1997).

I crediti verso l'Erario sono in gran parte composti da ritenute e crediti d'imposta, I.V.A. da recuperare verso paesi U.E. e accertamenti di I.V.A. su forniture e merci.

Gli altri crediti che rilevano un incremento rispetto al 1997 di 630 miliardi di lire, includono 791 miliardi di lire (178 miliardi di lire nel 1997) relativi al saldo positivo delle attività per imposte anticipate. Per ulteriori informazioni su tali attività si rinvia alla nota 10 dove si commenta il fondo imposte differite. Inoltre gli altri crediti comprendono 170 miliardi di lire (111 miliardi di lire nel 1997) per depositi cauzionali, 58 miliardi di lire (58 miliardi di lire nel 1997) per anticipi per prestazioni, 59 miliardi di lire per operazioni finanziarie e premi su option, 34 miliardi di lire per rimborsi da assicurazioni, 18 miliardi di lire per incentivi fiscali, 13 miliardi di lire per trasferimento dipendenti, 26 miliardi di lire per crediti verso dealers, 10 miliardi di lire per crediti verso enti pubblici e contributi da ricevere e crediti per causali diverse per la restante parte.

6) ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZATE

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni ammontano a 28.913 miliardi di lire (26.681 miliardi di lire nel 1997) e comprendono gli altri titoli negoziabili ed i crediti finanziari non immobilizzati:

Altri titoli negoziabili

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
|-----------------------|---------------|---------------|
| Altri titoli | 1.615 | 1.880 |

Gli altri titoli comprendono impieghi di liquidità di Fiat Automoveis S.A. - FIASA e Fiat Automoviles Venezuela C.A. per 454 miliardi di lire (630 miliardi di lire nel 1997) e della Fiat Auto España S.A. per 149 miliardi di lire e obbligazioni negoziabili del Banco Fiat S.A. per 1.012 miliardi di lire (1.250 miliardi di lire nel 1997).

Crediti finanziari

| | al 31.12.1998 | | | al 31.12.1997 | |
|----------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------------|---------------|---------------|
| (in miliardi di lire) | Entro l'esercizio | Oltre l'esercizio | Di cui oltre 5 anni | Totale | Totale |
| Crediti verso controllate | 18 | 8 | 8 | 26 | 17 |
| Crediti verso collegate | 174 | | | 174 | 108 |
| Crediti verso controllante | 207 | | | 207 | 31 |
| Crediti verso altri | 18.762 | 8.129 | 8 | 26.891 | 24.645 |
| Totale crediti finanziari | 19.161 | 8.137 | 16 | 27.298 | 24.801 |

I crediti finanziari verso altri includono per 20.577 miliardi di lire (18.310 miliardi di lire nel 1997) i finanziamenti alle reti di vendita e alla clientela erogati dalle società di servizi finanziari aventi normalmente una durata media di 29 mesi e sono esposti al netto di fondi di svalutazione pari a 866 miliardi di lire (857 miliardi di lire nel 1997).

I crediti finanziari verso altri includono altresì 5.147 miliardi di lire (5.317 miliardi di lire nel 1997) per disponibilità liquide di Fiat Auto depositate presso la Fiat Ge.Va. S.p.A. la quale svolge la funzione di Tesoreria centralizzata per le società del Gruppo Fiat.

7) DISPONIBILITÀ LIQUIDE

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
|-------------------------------------|---------------|---------------|
| Depositi bancari e postali | 371 | 395 |
| Assegni | 10 | 3 |
| Denaro e valori in cassa | 22 | 31 |
| Totale disponibilità liquide | 403 | 429 |

8) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Al 31 dicembre 1998 i ratei ed i risconti attivi ammontano a 582 miliardi di lire (644 miliardi di lire nel 1997) e si dettagliano come segue:

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| Ratei attivi commerciali: | | |
| interessi e commissioni | 2 | 3 |
| altri | 24 | 14 |
| Totale | 26 | 17 |
| Risconti attivi commerciali | | |
| interessi e commissioni | 55 | 247 |
| assicurazioni | 53 | 34 |
| affitti | 20 | 52 |
| altri | 203 | 153 |
| Totale | 331 | 486 |
| Ratei attivi finanziari | 147 | 54 |
| Risconti attivi finanziari | 78 | 87 |
| Totale ratei e risconti attivi | 582 | 644 |

Il decremento della voce "Interessi e Commissioni" segnatamente ai risconti attivi commerciali di 192 miliardi di lire è dovuto principalmente alla trasformazione in pro-soluto di operazioni realizzate negli anni precedenti come sconto pro-solvendo con gli stessi istituti finanziatori.

La voce "Altri risconti attivi commerciali" è composta da costi per contributi su attrezzature per 81 miliardi di lire, costi per pubblicità per 19 miliardi di lire, costi rinviati a futuri esercizi per contratto di non concorrenza per 40 miliardi di lire, manutenzioni su beni di Terzi per 5 miliardi di lire e da risconti per causali diverse per la restante parte.

I ratei attivi finanziari sono composti principalmente da accertamenti di interessi attivi e di proventi derivanti da strumenti finanziari fuori bilancio.

I risconti attivi finanziari sono costituiti principalmente dal risconto di interessi passivi su titoli (Buoni Sava) che ammontano a 73 miliardi di lire (84 miliardi di lire nel 1997).

PASSIVO

9) PATRIMONIO NETTO

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

| (in miliardi di lire) | Capitale sociale | Riserve | Riserva di conversione | Utili a nuovo, altre riserve e risultato d'esercizio | Totale |
|---|---------------------|------------|---------------------------|---|---------------|
| Saldi al 31 dicembre 1995 | 2.000 | 443 | 264 | 7.646 | 10.353 |
| Delibera dell'Assemblea Azionisti del 10.06.1996: | | | | | |
| distribuzione dividendi | | (15) | | (400) | (415) |
| Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori | | 1 | (114) | 5 | (108) |
| Imposta 7,5% del patrimonio netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30.09.92 | | | | (23) | (23) |
| Risultato dell'esercizio | | | | (193) | (193) |
| Saldi al 31 dicembre 1996 | 2.000 | 429 | 150 | 7.035 | 9.614 |
| Delibera dell'Assemblea Azionisti del 21.05.1997: | | | | | |
| copertura perdita esercizio 1996 | (696) | | | 696 | |
| ricostruzione capitale sociale | 696 | | | | 696 |
| Riclassifica Avanzo di Fusione Sifi S.p.A. - Sofigem S.r.l. - Sevel Campania S.p.A. e Immobiliare Bruino S.p.A. | | 330 | | (330) | |
| Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori | | | 197 | (6) | 191 |
| Imposta 7,5% del patrimonio netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30.09.92 | | | | (16) | (16) |
| Risultato dell'esercizio | | | | 743 | 743 |
| Saldi al 31 dicembre 1997 | 2.000 | 759 | 347 | 8.122 | 11.228 |
| Delibera dell'Assemblea Azionisti del 01.06.1998: | | | | | |
| distribuzione dividendi | | | | (300) | (300) |
| destinazione utili 1997 | | 13 | | (13) | |
| Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori | | | (380) | (1) | (381) |
| Risultato dell'esercizio | | | | (567) | (567) |
| Saldi al 31 dicembre 1998 | 2.000 | 772 | (33) | 7.241 | 9.980 |

Capitale sociale

Il capitale sociale interamente versato ammonta al 31 dicembre 1998 a 2.000 miliardi di lire ed è costituito da 4.000 milioni di azioni del valore nominale di Lit. 500 cadauna.

Riserve

La voce "Riserve" comprende le riserve del bilancio d'esercizio della Caposettore Fiat Auto S.p.A.. In dettaglio risultano così costituite:

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Riserva sovrapprezzo azioni | 137 | 137 |
| Riserva di rivalutazione | 405 | 405 |
| Riserva legale | 230 | 217 |
| Totale riserve | 772 | 759 |

L'incremento della riserva legale deriva dalla destinazione dell'utile del 1997.

Riserva di conversione (translation reserve)

La riserva di conversione, o altrimenti detta di traduzione, comprende le variazioni del valore in moneta di conto, del capitale netto delle controllate estere, accumulate a partire dal 1° gennaio 1994 per effetto dell'oscillazione dei cambi ed a seguito dell'applicazione del metodo di conversione già illustrato nel capitolo "Tecniche di consolidamento".

Con riferimento alle società aventi sede in Paesi ad alta inflazione, tale riserva comprende pure gli effetti sul patrimonio netto prodotti dall'applicazione di tecniche di adeguamento dei valori ai mutati parametri monetari.

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
|--|---------------|---------------|
| Differenza cambio di conversione | (3.028) | (2.529) |
| Rivalutazioni monetarie nei patrimoni netti delle società che operano nei Paesi ad alta inflazione | 2.995 | 2.876 |
| Totale | (33) | 347 |

Utili portati a nuovo e altre riserve

Gli utili portati a nuovo e le altre riserve includono, oltre a utili non distribuiti delle società controllate consolidate, riserve di rivalutazione monetaria ed altre riserve in sospensione d'imposta o asseguibili ad un conguaglio d'imposta in caso di distribuzione futura. Non sono state generalmente stanziaste imposte, in quanto tali voci sono permanentemente reinvestite nelle società controllate o si prevede che non verranno effettuate operazioni che ne determinino la tassazione.

Raccordo con il patrimonio netto e il risultato netto d'esercizio della Caposettore Fiat Auto S.p.A.

Il raccordo tra i dati del patrimonio netto e il risultato netto d'esercizio della Fiat Auto S.p.A. al 31 dicembre 1998 risulta come segue:

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | | al 31.12.1997 | |
|---|------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | Patrimonio netto | Risultato netto | Patrimonio netto | Risultato netto |
| Bilancio d'esercizio di Fiat Auto S.p.A. | 3.010 | (648) | 3.958 | 257 |
| Eliminazione dei valori delle partecipazioni consolidate e dei relativi dividendi nel bilancio della Fiat Auto S.p.A. | (3.217) | (345) | (3.041) | (287) |
| Eliminazione degli allineamenti delle partecipazioni operate dalla Fiat Auto S.p.A. | 28 | 295 | 16 | 236 |
| Contabilizzazione del patrimonio netto e dei risultati conseguiti dalle controllate e collegate consolidate | 7.700 | 370 | 7.476 | 447 |
| Eliminazione degli utili e delle perdite infragruppo inclusi nel magazzino e nelle immobilizzazioni ed altre rettifiche | 2.459 | (239) | 2.819 | 90 |
| Bilancio consolidato di Fiat Auto | 9.980 | (567) | 11.228 | 743 |

Capitale e riserve di Terzi

La variazione intervenuta nel "Patrimonio netto di Terzi" è così giustificata:

| | |
|--|------------|
| Saldo al 31 dicembre 1997 | 282 |
| Variazione Area Consolidamento | 116 |
| Effetto differenza cambio di conversione | (16) |
| Attribuzione del risultato d'esercizio | 67 |
| Saldo al 31 dicembre 1998 | 449 |

Al 31 dicembre 1998 e 1997 le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale, con partecipazione di azionisti Terzi, sono le seguenti:

| (in miliardi di lire) | Quota Terzi | |
|-------------------------------|---------------|---------------|
| | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
| Fiat Auto Poland S.A. | 21,55 | 21,55 |
| Fiat Versicherungsdienst GmbH | 49,00 | 49,00 |
| Sofice S.A. | 0,64 | 0,64 |
| Fiat Auto Location S.a.s. | 40,00 | 40,00 |
| Fidis S.p.A. | 10,00 | |
| Fiat Auto Contracts Ltd. | 40,00 | |
| Fiat Auto Lease N.V. | 40,00 | |
| Fiat Auto Renting S.A. | 40,00 | |
| Targa Assistance S.r.l. | 40,00 | |
| Fiat Auto Maroc S.A. | 1,13 | |

10) FONDI PER RISCHI E ONERI

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
|---|---------------|---------------|
| Fondi per trattamento di quiescenza ed obblighi simili | 162 | 145 |
| Fondi imposte: | | |
| fondo imposte correnti | 5 | 62 |
| fondo imposte differite | 528 | 132 |
| Totale fondi imposte | 533 | 194 |
| Altri fondi: | | |
| fondo garanzia ed assistenza tecnica | 1.012 | 979 |
| fondi per rischi ed oneri | 1.446 | 1.744 |
| Totale altri fondi | 2.458 | 2.723 |
| Totale fondi per rischi e oneri | 3.153 | 3.062 |

Fondo per trattamento di quiescenza ed obblighi simili

Sotto questa voce sono compresi i fondi di previdenza relativi al personale dipendente, diversi dalle indennità di fine rapporto lavoro subordinato, quali ad esempio i premi fedeltà per le società italiane ed i fondi pensione integrativi per le società estere.

Fondo imposte

Il fondo imposte differite al 31 dicembre 1998 è stato calcolato sulla base dei nuovi criteri descritti precedentemente nella sezione "Tecniche di consolidamento e principi contabili", che hanno comportato il riconoscimento di un onere straordinario netto di 206 miliardi di lire, corrispondente all'adeguamento al nuovo principio del fondo imposte differite iniziali all'1 gennaio 1998

Il fondo imposte differite al 31 dicembre 1998 accoglie le passività per imposte differite, al netto delle attività per imposte anticipate, ove compensabili, emerse in capo alle singole società consolidate principalmente a fronte delle seguenti differenze temporanee: ammortamenti anticipati, plusvalenze reinvestite a tassazione differita, fondi rischi ed oneri tassati, fondi svalutazione crediti eccedenti la quota fiscalmente deducibile.

Complessivamente le attività per imposte anticipate iscritte nella voce "Crediti verso altri", al netto del fondo imposte differite, è così analizzabile:

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
|--|----------------|---------------|
| Differite passive a fronte di: | | |
| fondi ammortamenti anticipati | (1.210) | (59) |
| plusvalenze a tassazione differita | (24) | (22) |
| altre | (675) | (412) |
| Totale differite passive | (1.909) | (493) |
| Imposte anticipate a fronte di: | | |
| fondi rischi ed oneri tassati | 280 | 249 |
| fondi svalutazione crediti tassati | 132 | 123 |
| beneficio fiscale connesso a perdite riportabili a nuovo | 973 | — |
| altre | 787 | 167 |
| Totale imposte anticipate | 2.172 | 539 |
| Totale attività per imposte anticipate al netto del fondo imposte differite | 263 | 46 |

Si precisa peraltro che non è stato contabilizzato a bilancio un ulteriore beneficio fiscale relativo a perdite a nuovo per 927 miliardi di lire.

Altri fondi

Il fondo per altri rischi e oneri si riferisce per 426 miliardi di lire (797 miliardi di lire nel 1997) a vertenze legali e rischi fiscali e previdenziali, per 346 miliardi di lire (279 miliardi di lire nel 1997) a oneri futuri relativi alle campagne promozionali, per 165 miliardi di lire (293 miliardi di lire nel 1997) a rischi e oneri contrattuali e per 509 miliardi di lire (375 miliardi di lire nel 1997) a passività potenziali connesse alla normale gestione operativa delle società italiane ed estere.

I fondi per altri rischi ed oneri diminuiscono, rispetto allo scorso esercizio, per 298 miliardi di lire. Tale decremento è riconducibile, per 222 miliardi di lire, alla proventizzazione del fondo effettuata dalla controllata brasiliana in seguito alla definizione conclusiva di una vertenza con il governo locale e, per la parte restante, all'effetto congiunto di utilizzi/proventizzazioni dei fondi esistenti all'inizio dell'esercizio per il venir meno di passività future e per la stima di minori rischi potenziali.

11) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

| (in miliardi di lire) | Valore al 31.12.1997 | Accanto- namenti | Utilizzi e altre variazioni | Valore al 31.12.1998 |
|------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| Trattamento di fine rapporto | 2.263 | 326 | (498) | 2.091 |

12) DEBITI

Al 31 dicembre 1998 i debiti consolidati ammontano a 45.975 miliardi di lire (42.411 miliardi di lire nel 1997) e sono costituiti da debiti finanziari, debiti per acquisti di forniture e servizi e debiti di altra natura.

I **debiti finanziari** ammontano complessivamente a 33.465 miliardi di lire (29.239 miliardi di lire nel 1997) di cui 15 miliardi di lire (80 miliardi di lire nel 1997) sono assistiti da garanzie reali. Si dettagliano come illustrato nella seguente tabella:

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | | | | al 31.12.1997 | | | |
|--|----------------------|----------------------|---------------------------|---------------|----------------------|----------------------|---------------------------|---------------|
| | Entro l'esercizio | Oltre l'esercizio | Di cui oltre 5 anni | Totale | Entro l'esercizio | Oltre l'esercizio | Di cui oltre 5 anni | Totale |
| Obbligazioni | | 1.481 | | 1.481 | 230 | 992 | | 1.222 |
| Debiti verso Banche | 5.366 | 8.175 | 2.206 | 13.541 | 4.611 | 7.065 | 1.774 | 11.676 |
| Debiti verso altri Finanziatori | 11.881 | 3.709 | 207 | 15.590 | 10.252 | 3.335 | 115 | 13.587 |
| Debiti finanziari rappresentati da Titoli di credito | 1.409 | 1.444 | | 2.853 | 1.759 | 995 | | 2.754 |
| Totale debiti finanziari | 18.656 | 14.809 | 2.413 | 33.465 | 16.852 | 12.387 | 1.889 | 29.239 |

I debiti verso altri finanziatori comprendono 6.030 miliardi di lire (4.336 miliardi di lire nel 1997) per indebitamento a breve di Fiat Auto con Fiat Ge.Va. S.p.A..

I debiti finanziari rappresentati da titoli di credito sono costituiti sostanzialmente da Buoni Sava, 1.052 miliardi di lire quota a breve termine e 1.425 miliardi di lire a medio/lungo termine.

I debiti per finanziamenti a medio/lungo termine ammontano globalmente a 19.040 miliardi di lire, di cui le quote scadenti entro e oltre l'esercizio successivo ammontano rispettivamente a 4.231 e 14.809 miliardi di lire.

La struttura dei debiti finanziari a medio/lungo termine (compresa la quota scadente entro l'esercizio), per tasso di interesse e valuta di indebitamento, è la seguente:

| (in miliardi di lire) | inferiore al 5% | tra 5% e 7,5% | tra 7,5% e 10% | tra 10% e 12,5% | oltre 12,5% | Totale |
|--|--------------------|------------------|-------------------|--------------------|----------------|---------------|
| Lira italiana | 6.540 | 1.148 | 1.747 | 174 | | 9.609 |
| Marco tedesco | 3.271 | 407 | | | | 3.678 |
| Real brasiliano | 71 | | 1 | | 1.480 | 1.552 |
| ECU | | 230 | | | | 230 |
| Escudo portoghese | 98 | 56 | 11 | | | 165 |
| Dollaro USA | 683 | 500 | | | | 1.183 |
| Peso argentino | 158 | 240 | 79 | 103 | 26 | 606 |
| Dracma greca | | | | 26 | | 26 |
| Franco francese | 872 | | | 13 | | 885 |
| Altre | 632 | 302 | 172 | | | 1.106 |
| Totale indebitamento finanziario a M-L/T 1998 | 12.325 | 2.883 | 2.010 | 316 | 1.506 | 19.040 |
| Totale indebitamento finanziario a M-L/T 1997 | 4.317 | 5.708 | 3.850 | 284 | 1.452 | 15.611 |

I **debiti per forniture e servizi** e gli **altri debiti** ammontano a 12.510 miliardi di lire (13.172 miliardi di lire nel 1997) e si dettagliano come segue:

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | | | Di cui oltre l'esercizio | al 31.12.1997 | | |
|--|---------------|--------------|---------------|--------------------------------|---------------|--------------|---------------|
| | Commerciali | Altri | Totale | | Commerciali | Altri | Totale |
| Acconti | 12 | | 12 | | 39 | | 39 |
| Debiti verso fornitori | 9.514 | | 9.514 | | 10.367 | | 10.367 |
| Debiti commerciali rappresentati da titoli di credito | 53 | | 53 | 6 | 111 | | 111 |
| Debiti verso imprese controllate | 98 | | 98 | | 70 | 2 | 72 |
| Debiti verso imprese collegate | 1.007 | 1 | 1.008 | | 830 | | 830 |
| Debiti verso controllante | | | | | 2 | 27 | 29 |
| Debiti tributari | | 683 | 683 | | | 830 | 830 |
| Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale | | 319 | 319 | | | 410 | 410 |
| Altri debiti: | | | | | | | |
| debiti verso personale | | 118 | 118 | | | 178 | 178 |
| debiti verso altri | | 705 | 705 | 10 | | 306 | 306 |
| Totale debiti | 10.684 | 1.826 | 12.510 | 16 | 11.419 | 1.753 | 13.172 |

Nella voce "Debiti verso altri" sono compresi: 74 miliardi di lire (78 miliardi di lire nel 1997) per premi su options valutarie nei confronti di Fiat Ge.Va. S.p.A., 183 miliardi di lire (80 miliardi di lire nel 1997) per depositi cauzionali, 86 miliardi di lire (11 miliardi di lire nel 1997) verso personale uscito, 61 miliardi di lire per acquisto partecipazioni, 19 miliardi di lire per trattenute dipendenti da versare a Terzi, 63 miliardi di lire per incentivi a dealer e debiti per causali diverse per la parte restante.

13) RATEI E RISCONTI PASSIVI

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | al 31.12.1997 |
|--|---------------|---------------|
| Ratei passivi commerciali: | | |
| interessi e commissioni | 1 | |
| assicurazioni | 6 | 7 |
| altri | 383 | 369 |
| Totale | 390 | 376 |
| Risconti passivi commerciali | | |
| contributi in conto capitale | 775 | 825 |
| interessi e commissioni | 33 | 212 |
| affitti | 1 | |
| altri | 451 | 409 |
| Totale | 1.260 | 1.446 |
| Ratei passivi finanziari | 324 | 343 |
| Risconti passivi finanziari | 3.702 | 2.590 |
| Totale ratei e risconti passivi | 5.676 | 4.755 |

La voce “Altri ratei commerciali” comprende 111 miliardi di lire (132 miliardi di lire nel 1997) per competenze del personale maturate e non ancora liquidate, 101 miliardi di lire (87 miliardi di lire nel 1997) per oneri commerciali verso la rete, 28 miliardi di lire (26 miliardi di lire nel 1997) per pubblicità ed investimenti sulla rete di vendita, 27 miliardi di lire (27 miliardi di lire nel 1997) per costi di garanzia, trasporto e messa a punto, costi per associazioni, consulenze ed altri accertamenti per causali diverse per la parte restante.

Il decremento della voce “Interessi e commissioni” segnatamente ai risconti passivi commerciali di 179 miliardi di lire è imputabile principalmente alla trasformazione in pro-soluto di operazioni precedentemente realizzate come sconto pro-solvendo con gli stessi istituti finanziatori.

Gli “Altri risconti commerciali” comprendono ricavi e proventi liquidati in via anticipata per 265 miliardi di lire (202 miliardi di lire nel 1997), 164 miliardi di lire per contributi su campagne promozionali a favore di concessionari e clienti finali, 19 miliardi di lire per costi di assicurazioni ed altri risconti per causali diverse sulla parte restante.

L’incremento dei risconti passivi finanziari pari a 1.112 miliardi di lire è da attribuirsi principalmente agli aumentati volumi di attività conseguiti dalle società finanziarie italiane ed estere.

14) CONTI D’ORDINE

Garanzie prestate

| | al 31.12.1998 | | | al 31.12.1997 | |
|---|--------------------|-----------|--------------|----------------|--------------|
| (in miliardi di lire) | Garanzie personali | | | Garanzie reali | Totale |
| | Fidejussioni | Avalli | Altre | | Totale |
| a favore di imprese controllate | | | 304 | | 304 |
| a favore di imprese collegate | 290 | | 847 | | 1.137 |
| a favore di imprese controllate dalla stessa controllante | | | 305 | | 305 |
| a favore di altri | 380 | 23 | 687 | 15 | 1.105 |
| Totale garanzie prestate | 670 | 23 | 2.143 | 15 | 2.851 |
| | | | | | 4.954 |

Al 31 dicembre 1998 la Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate hanno prestato garanzie per 2.851 miliardi di lire (4.954 miliardi di lire nel 1997) per la maggior parte dirette a garantire la buona esecuzione di progetti in corso di realizzazione.

Sono inoltre comprese tra le altre garanzie personali impegni per crediti ed effetti scontati pro-solvendo pari a 948 miliardi di lire (2.816 miliardi di lire nel 1997).

Fiat Auto ed alcune controllate sono parte in causa in varie azioni legali e controversie per le quali non si ritiene però possano emergere passività di rilievo oltre a quanto già stanziato nella voce “Fondi per altri rischi ed oneri”.

Impegni

| (in miliardi di lire) | al 31.12.1998 | | | | al 31.12.1997 | | | |
|---|--------------------------|--|--|---------------|--------------------------|--|--|---------------|
| | Per strumenti finanziari | Per acquisto immobilizzazioni tecniche | Per canoni di leasing ed altri impegni | Totale | Per strumenti finanziari | Per acquisto immobilizzazioni tecniche | Per canoni di leasing ed altri impegni | Totale |
| a favore di imprese collegate | | 11 | | 11 | | | | |
| a favore di imprese controllate dalla stessa controllante | 10.951 | 604 | | 11.555 | 11.189 | 567 | | 11.756 |
| a favore di altri | 3.846 | 907 | 112 | 4.865 | 3.330 | 798 | 47 | 4.175 |
| Totale impegni | 14.797 | 1.522 | 112 | 16.431 | 14.519 | 1.365 | 47 | 15.931 |

Impegni per strumenti finanziari rappresentati fuori bilancio

La politica finanziaria di Fiat Auto, supportata operativamente dalla Fiat Ge.Va. S.p.A. (società del Gruppo Fiat), prevede una gestione accorta e prudente dei rischi connessi con le fluttuazioni dei rapporti di cambio tra le diverse valute nelle quali sono espresse le sue operazioni commerciali e finanziarie.

La politica di Fiat Auto relativamente all'impiego degli strumenti finanziari derivati prevede che gli stessi vengano utilizzati in relazione ai rischi che emergono dalla gestione dei flussi monetari e degli attivi e passivi patrimoniali.

Tale gestione è caratterizzata dal prevalere delle attività produttive italiane rispetto a quelle estere che determina un significativo saldo positivo tra esportazioni ed importazioni da cui origina uno sbilancio favorevole tra gli incassi ed i pagamenti in valute estere.

Sono realizzate, inoltre, operazioni di copertura finalizzate a gestire l'esposizione di Fiat Auto alle fluttuazioni dei tassi di interesse.

La gestione del rischio di cambio è stata effettuata tramite operazioni a termine di valuta: domestic currency swaps e opzioni su valuta.

La gestione dei rischi di tasso è stata realizzata mediante l'utilizzo di interest rate swaps.

La gestione combinata del rischio di cambio e del rischio di tasso è stata effettuata mediante operazioni di cross currency swaps.

In particolare, al 31 dicembre 1998 sono in essere operazioni per complessivi 14.797 miliardi di lire (14.519 miliardi di lire nel 1997) così articolate:

- operazioni volte a contenere gli effetti della dinamica delle valute per 13.539 miliardi di lire (12.399 miliardi di lire nel 1997).
- operazioni volte a contenere gli effetti delle fluttuazioni dei tassi di interesse per 1.258 miliardi di lire (2.120 miliardi di lire nel 1997).

Tali valori rappresentano i valori nominali espressi nel loro valore contrattuale a termine.

L'incremento delle operazioni in essere al 31 dicembre 1998, motivato dal ricorso a contratti di "cross currency swaps", è da collegarsi agli aumentati volumi di vendita all'esportazione che hanno accresciuto i rischi di fluttuazioni dei tassi di cambio connessi ai maggiori flussi monetari.

CONTO ECONOMICO

15) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

I ricavi netti consolidati 1998 delle vendite e delle prestazioni ammontano a 48.134 miliardi di lire (50.734 miliardi di lire nel 1997 e 42.502 miliardi di lire nel 1996).
La Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate operano prevalentemente in due settori di attività e cioè quello delle vendite di autovetture, veicoli commerciali leggeri e relativi ricambi e quello dei Servizi finanziari. La ripartizione dei ricavi delle vendite e prestazioni per settori di attività e per area geografica di destinazione è la seguente:

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Settore Auto | 44.705 | 47.779 | 40.449 |
| Settore Servizi finanziari | 3.429 | 2.955 | 2.053 |
| Totale ricavi netti consolidati | 48.134 | 50.734 | 42.502 |

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Italia | 19.029 | 21.512 | 16.761 |
| Europa (esclusa Italia) | 18.941 | 16.541 | 16.394 |
| America Latina | 9.029 | 11.927 | 8.468 |
| Nord America ed altre aree | 1.135 | 754 | 879 |
| Totale ricavi netti consolidati | 48.134 | 50.734 | 42.502 |

I ricavi netti consolidati non comprendono i ricavi delle vendite realizzate nei confronti di affiliate e società estere comprese nell'area di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale e intermediati dalle società Motorcomsa S.A. e Fiat Automoviles Interamericana S.A., società interamente controllate da altre società del Gruppo Fiat. Infatti, come già detto nella nota delle tecniche di consolidamento, la mancata elisione di queste partite determinerebbe una duplicazione dei ricavi e dei costi relativi ai prodotti che attraverso dette società pervengono alle società di Fiat Auto sopra citate. Nel bilancio consolidato 1998 i ricavi ed i costi elisi in coerenza con quanto enunciato ammontano a 743 miliardi di lire (1.325 miliardi di lire nel 1997 e 2.583 miliardi di lire nel 1996).

Altri ricavi e proventi

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Contributi in conto esercizio | 3 | 10 | 17 |
| Plusvalenze da alienazione immobilizzazioni | 108 | 127 | 114 |
| Sopravvenienze attive | 448 | 454 | 422 |
| Contributi in conto capitale | 187 | 189 | 142 |
| Altri proventi | 973 | 650 | 594 |
| Totale altri ricavi e proventi | 1.719 | 1.430 | 1.289 |

Le sopravvenienze attive si riferiscono principalmente a proventizzazione di fondi, a risarcimenti danni e a differenze provenienti da accertamenti dell'esercizio precedente.

I contributi in conto capitale comprendono la quota di competenza dell'esercizio dei contributi erogati dallo Stato italiano a fronte di investimenti nelle aree del mezzogiorno; detti contributi, come già citato nella sezione dei principi contabili, sono trasferiti al conto economico in relazione alla vita utile dei cespiti cui fanno riferimento.

Gli altri proventi comprendono i ricavi residuali rispetto all'attività principale quali in particolare i proventi di locazione di aree attrezzate, provvigioni e royalties attive, rimborsi dazio e diritti doganali all'esportazione, riconoscimenti pubblicitari, recuperi di spese sostenute per conto terzi e altri proventi diversi.

16) COSTI DELLA PRODUZIONE

Personale

| | 1998 | 1997 | 1996 |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Numero medio dipendenti: | | | |
| Dirigenti | 950 | 1.045 | 1.018 |
| Impiegati e intermedi | 23.137 | 25.268 | 26.481 |
| Operai | 83.597 | 92.088 | 89.749 |
| Totale | 107.684 | 118.401 | 117.248 |

| | | | |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
| Costi per il personale: | | | |
| salari e stipendi | 3.782 | 4.092 | 3.793 |
| oneri sociali | 1.563 | 1.821 | 1.557 |
| trattamento di fine rapporto | 326 | 280 | 316 |
| trattamento di quiescenza e simili | 59 | 28 | 34 |
| altri costi | 37 | 35 | 31 |
| Totale costi del personale | 5.767 | 6.256 | 5.731 |

Nella voce "altri costi" sono compresi gli oneri relativi a polizze assicurative a favore di dipendenti effettuate dalle società consolidate in conformità ad accordi e regolamenti aziendali.

Spese di ricerca e sviluppo

La Fiat Auto S.p.A. e alcune controllate sostengono ogni anno costi significativi per programmi di ricerca e sviluppo. Questi costi sono prevalentemente imputati al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Nel 1998 e 1997 le spese di ricerca e sviluppo incluse tra i costi d'esercizio ammontano rispettivamente a 1.178 miliardi di lire e 1.036 miliardi di lire pari rispettivamente al 2,4% e 2,0% dei ricavi consolidati.

I progetti di ricerca e innovazione comportano attività che si svolgono normalmente nel corso di più anni. In relazione ad una parte di tali progetti Fiat Auto S.p.A. ha richiesto alle Amministrazioni Pubbliche italiane e comunitarie le assistenze finanziarie previste dalla normativa in materia.

A fronte dei progetti in corso di esecuzione nel 1998 la società ha presentato alle Amministrazioni Pubbliche competenti istanze relative ad attività di ricerca per 1.047 miliardi di lire principalmente afferenti il periodo 1990/1998.

Al 31 dicembre 1998 gli Enti competenti avevano già deliberato finanziamenti a tasso agevolato (tasso medio dell'1,8% circa) per 188 miliardi di lire di cui al 31 dicembre 1998 sono già stati erogati 138 miliardi di lire e deliberato contributi per 106 miliardi di lire di cui 68 miliardi di lire già erogati al 31 dicembre 1998.

I contributi erogati nel 1998 ammontano a 2 miliardi di lire (7 miliardi di lire nel 1997), mentre non sono stati erogati finanziamenti (21 miliardi di lire nel 1997).

Costi di manutenzione

I costi di manutenzione spesi a conto economico sono stati pari a 444 miliardi di lire (512 miliardi di lire nel 1997 e 440 miliardi di lire nel 1996).

Costi di pubblicità

I costi di pubblicità spesi a conto economico sono stati pari a 1.674 miliardi di lire (1.380 miliardi di lire nel 1997 e 1.301 miliardi di lire nel 1996).

Accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|--|------------|--------------|------------|
| Accantonamento a fondo garanzia | 122 | 520 | 268 |
| Accantonamento a fondo rischi e oneri futuri | 397 | 620 | 392 |
| Totale accantonamenti | 519 | 1.140 | 660 |

Gli accantonamenti al fondo garanzia ed altri fondi rischi e oneri futuri si riferiscono all'adeguamento dei rispettivi fondi e rappresentano i costi di competenza dell'esercizio che verranno sostenuti in esercizi successivi a fronte di impegni contrattuali assunti con la clientela e ad altri rischi connessi con la gestione industriale.

Il rilevante decremento degli accantonamenti del fondo garanzia è da correlarsi principalmente alla società brasiliana Fiat Automoveis S.A. - FIASA che, in un contesto di mercato in forte calo, ha ridimensionato il fondo in relazione al parco circolante al 31 dicembre 1998 e in linea generale al miglioramento qualitativo del prodotto diffuso in tutte le società di Fiat Auto.

Il decremento delle imputazioni a conto economico degli accantonamenti relativi al fondo rischi e oneri futuri è dovuto principalmente al venir meno di passività future e alla stima di rischi potenziali minori.

Oneri diversi della gestione

Gli oneri diversi della gestione rappresentano la voce residuale dei costi di produzione e si suddividono come segue:

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|--|------------|------------|------------|
| Imposte e tasse indirette | 239 | 257 | 152 |
| Minusvalenze da alienazione immobilizzazioni | 49 | 159 | 119 |
| Sopravvenienze passive | 107 | 84 | 93 |
| Altri oneri di gestione | 561 | 422 | 360 |
| Totale oneri diversi della gestione | 956 | 922 | 724 |

Le sopravvenienze passive sono dovute principalmente a differenze sugli accertamenti dell'anno precedente.

Nell'ambito degli altri oneri di gestione confluiscono spese per risarcimento danni, contributi e quote associative, perdite su crediti, imposte pagate all'estero e imposte non recuperate, liberalità a favore di terzi e di dipendenti, spese di rappresentanza ed altri costi da recuperare.

17) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazioni

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Plusvalenze da alienazione partecipazioni | | | 2 |
| Crediti d'imposta su dividendi | 94 | 17 | 14 |
| Totale proventi da partecipazioni | 94 | 17 | 16 |

Altri proventi finanziari

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni: | 12 | 22 | 13 |
| imprese collegate | 1 | 2 | 2 |
| altri | 11 | 20 | 11 |
| Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni | 3 | 92 | 28 |
| Da proventi diversi dai precedenti: | 1.627 | 1.171 | 1.190 |
| imprese controllate | 1 | 1 | 1 |
| imprese collegate | | 3 | |
| altri: | 1.626 | 1.167 | 1.189 |
| interessi verso banche ed altri crediti | 698 | 619 | 668 |
| sconti attivi ed altri proventi | 31 | 22 | 28 |
| proventi da operazioni finanziarie fuori bilancio | 568 | 202 | 277 |
| differenze cambio attive finanziarie | 160 | 94 | 62 |
| differenze cambio attive commerciali | 169 | 230 | 154 |
| Totale altri proventi finanziari | 1.642 | 1.285 | 1.231 |

Interessi ed altri oneri finanziari

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Da imprese controllate | 9 | | |
| Da imprese collegate | | 8 | 11 |
| Da altri: | 1.720 | 1.464 | 1.327 |
| interessi verso banche | 96 | 203 | 215 |
| interessi su debiti commerciali ed altri debiti | 33 | 47 | 13 |
| sconti passivi ed altri oneri | 181 | 240 | 328 |
| oneri su strumenti finanziari fuori bilancio | 472 | 417 | 204 |
| interessi su debiti verso altri finanziatori | 629 | 282 | 286 |
| differenze cambio passive finanziarie | 107 | 91 | 38 |
| differenze cambio passive commerciali | 202 | 184 | 243 |
| Totale interessi ed altri oneri finanziari | 1.729 | 1.472 | 1.338 |

18) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Rivalutazioni di partecipazioni | 52 | 70 | 101 |
| Svalutazioni: | (181) | (199) | (351) |
| di partecipazioni | (177) | (91) | (60) |
| di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni | (3) | (2) | (1) |
| di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni | (1) | (7) | |
| di crediti finanziari | | (99) | (290) |
| Totale rettifiche di valore di attività finanziarie | (129) | (129) | (250) |

Le rivalutazioni e le svalutazioni di partecipazioni si riferiscono alla quota di risultato netto di competenza di Fiat Auto maturata nel 1998 dalle società consolidate con il metodo del patrimonio netto nonché le svalutazioni di imputazione diretta delle altre imprese consolidate al costo.

19) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|---|--------------|-------------|-------------|
| PROVENTI STRAORDINARI | | | |
| Plusvalenze da alienazioni: | 1 | 7 | 27 |
| di partecipazioni | 1 | 1 | 17 |
| di immobilizzazioni materiali e immateriali | | 6 | 10 |
| Altri proventi: | 572 | 19 | 213 |
| sopravvenienze attive | 3 | 9 | 6 |
| altri proventi | 569 | 10 | 207 |
| Totale proventi straordinari | 573 | 26 | 240 |
| ONERI STRAORDINARI | | | |
| Minusvalenze da alienazioni: | | (10) | (6) |
| di partecipazioni | | | (6) |
| di immobilizzazioni materiali | | (10) | |
| Imposte relative esercizi precedenti | (12) | | |
| Altri oneri: | (789) | (38) | (31) |
| sopravvenienze passive | (2) | (3) | (1) |
| altri oneri | (787) | (35) | (30) |
| Totale oneri straordinari | (801) | (48) | (37) |
| Totale delle partite straordinarie | (228) | (22) | 203 |

La variazione del principio contabile sulle imposte differite ha determinato complessivamente un onere straordinario netto di 206 miliardi di lire (derivante da proventi straordinari per 540 miliardi di lire e da oneri straordinari per 746 miliardi di lire) e, di conseguenza, una maggiore perdita di competenza di Fiat Auto di 249 miliardi di lire.

20) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

Le imposte stanziare nel conto economico consolidato sono le seguenti:

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|--|-------------|------------|------------|
| Imposte sul reddito dell'esercizio correnti | 391 | 377 | 351 |
| Imposte differite di competenza dell'esercizio | (450) | (46) | 41 |
| Accantonamento per oneri fiscali potenziali | | 37 | 15 |
| Totale imposte sul reddito | (59) | 368 | 407 |

Le imposte sul reddito dell'esercizio correnti, pari a 391 miliardi di lire, sono determinate in base alla normativa vigente nei diversi paesi in cui le imprese di Fiat Auto operano e sono relative, per 132 miliardi di lire all'IRAP dovuta dalle società italiane e, per la quasi totalità della parte restante, all'onere fiscale di competenza delle società finanziarie.

Le imposte differite attive di competenza dell'esercizio, pari a 450 miliardi di lire, sono generate dalla variazione del relativo principio contabile commentato nelle note 10 e 19.

21) ALTRE INFORMAZIONI PER AREA GEOGRAFICA

| (in miliardi di lire) | 1998 | | 1997 | | 1996 | |
|-------------------------|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|
| | Totale attività | Totale investimenti | Totale attività | Totale investimenti | Totale attività | Totale investimenti |
| Italia | 36.202 | 1.788 | 34.029 | 1.640 | 30.360 | 1.855 |
| Europa (escluso Italia) | 18.118 | 360 | 15.128 | 382 | 12.986 | 230 |
| America Latina | 12.746 | 482 | 14.783 | 558 | 8.546 | 1.161 |
| Africa | 148 | 17 | 61 | 17 | 49 | 2 |
| Asia | 110 | 11 | | | | |
| Totale | 67.324 | 2.658 | 64.001 | 2.597 | 51.941 | 3.248 |

22) AMMONTARE DEI COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI

| (in milioni di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|------------------------|------------|------------|------------|
| Amministratori | 250 | 200 | 200 |
| Sindaci | 280 | 280 | 280 |
| Totale compensi | 530 | 480 | 480 |

NOTA INTEGRATIVA

ALLEGATI

- 1 Società incluse nel bilancio consolidato
con il metodo dell'integrazione globale
- 2 Rendiconto finanziario consolidato
- 3 Conversione dei bilanci delle consociate estere

ALLEGATO 1

SOCIETÀ INCLUSE NEL BILANCIO CONSOLIDATO CON IL METODO DELL'INTEGRAZIONE GLOBALE

| RAGIONE SOCIALE | SEDE LEGALE | NAZIONE | CAPITALE SOCIALE | VALUTA | % 1998 | %1997 |
|---|-----------------------------|---------------|-------------------|---------|-----------|-----------|
| | | | | | FIAT AUTO | FIAT AUTO |
| SOCIETA' CAPOSETTORE | | | | | | |
| Fiat Auto S.p.A. | Torino | Italia | 2.000.000.000.000 | Lit. | | |
| CONTROLLATE ITALIANE: | | | | | | |
| FMA S.p.A. | Pratola Serra (AV) | Italia | 588.819.633.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Corse S.p.A. | Torino | Italia | 10.224.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Var S.r.l. a S.U. | Torino | Italia | 20.000.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Sava S.p.A. | Torino | Italia | 166.270.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Fidis S.p.A. | Torino | Italia | 740.000.000.000 | Lit. | 90,00 | 100,00 |
| Maserati Partecipazioni S.p.A. | Modena | Italia | 55.000.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Pro.ca.r. International S.p.A. | Torino | Italia | 30.000.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| SATA S.p.A. | Melfi (PZ) | Italia | 532.000.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Savagest S.p.A. | Torino | Italia | 31.730.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Savafin S.p.A. | Torino | Italia | 1.000.000.000 | Lit. | (1) | 100,00 |
| Sava-Leasing S.p.A. | Torino | Italia | 70.000.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Savarent S.p.A. | Torino | Italia | 5.000.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Sistemi e Sospens. S.p.A. (ex F.A.Mains) | Torino | Italia | 500.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| Targa Assistance S.r.l. | Torino | Italia | 500.000.000 | Lit. | 60,00 | 100,00 |
| Targa Service S.r.l. a S.U. | Torino | Italia | 20.000.000.000 | Lit. | 100,00 | 100,00 |
| CONTROLLATE ESTERE: | | | | | | |
| Alfa Romeo Svizzera S.A. | Paradiso - Lugano | Svizzera | 1.800.000 | Fr. Sv. | 100,00 | 100,00 |
| Banco Fiat S.A. | San Paolo | Brasile | 251.740.587 | R\$ | 100,00 | 100,00 |
| Cormec - Cordoba Mecanica S.A. | Cordoba | Argentina | 44.632.515 | \$ | 100,00 | 100,00 |
| Fahag Immobilien und Finanz. A.G. | Zurigo | Svizzera | 500.000 | Fr. Sv. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto (Belgio) S.A. | Bruxelles | Belgio | 228.987.000 | Fr. B. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto (France) S.A. | Levallois-Perret | Francia | 164.000.000 | Fr. Fr. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto (Ireland) Ltd. | Dublino | Irlanda | 4.000.000 | Punts | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Japan K.K. | Minatu-Ku. Tokio | Giappone | 420.000.000 | Yen | 100,00 | (2) |
| Fiat Auto (Suisse) S.A. | Ginevra | Svizzera | 42.000.000 | Fr. Sv. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto (U.K.) Ltd. | Slough-Berks | Gran Bretagna | 44.600.000 | Lst. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Argentina S.A. | Buenos Aires | Argentina | 563.000.000 | \$ | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Contracts Ltd. | Slough-Berks | Gran Bretagna | 3.500.000 | Lst. | 60,00 | (2) |
| Fiat Auto España S.A. | Alcalà de Henares-Madrid | Spagna | 2.100.000.000 | Pts. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Eximport S.A. | Paradiso - Lugano | Svizzera | 100.000 | Fr.Sv. | 100,00 | (2) |
| Fiat Auto Financial Services Ltd. | Slough-Berks | Gran Bretagna | 2.250.000 | Lst. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Hellas S.A. | Atene | Grecia | 6.397.220.000 | Dr. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Lease N.V. | Amsterdam | Olanda | 500.000 | F. Ol. | 60,00 | (3) |
| Fiat Auto Location S.a.s. | Levallois-Perret | Francia | 10.250.000 | Fr. Fr. | 60,00 | 60,00 |
| Fiat Auto Maroc S.A. | Casablanca | Marocco | 155.000.000 | Dirham | 98,87 | 100,00 |
| Fiat Auto Nederland B.V. | Amsterdam | Olanda | 4.000.000 | F. Ol. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Poland S.A. | Bielsko Biala | Polonia | 660.334.600 | Zloty | 78,45 | 78,45 |
| Fiat Auto Portuguesa S.A. | Lisbona | Portogallo | 1.600.000.000 | Esc. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Auto Renting S.A. | Alcalà de Henañes-Madrid | Spagna | 200.000.000 | Pts. | 60,00 | (3) |
| Fiat Auto Trading S.A. | Betim - Minas Gerais | Brasile | 641.286 | R\$ | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Automobil A.G. | Heilbronn a/Neckar | Germania | 95.000.000 | D. M. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Automobiler Danmark A / S | Glostrup | Danimarca | 55.000.000 | Kr. D. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Automoveis S.A. - FIASA | Betim - Minas Gerais | Brasile | 803.865.782 | R\$ | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Automoviles Venezuela C.A. | La Victoria | Venezuela | 5.224.850.000 | Bolivar | 100,00 | 100,00 |

| RAGIONE SOCIALE | SEDE LEGALE | NAZIONE | CAPITALE SOCIALE | VALUTA | % 1998 | % 1997 |
|--|--------------------|---------------|------------------|---------|-----------|-----------|
| | | | | | FIAT AUTO | FIAT AUTO |
| Fiat Adm.Consorcios Ltda | San Paolo | Brasile | 36.445.108 | R\$ | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Bank Gmbh (Germania) | Heilbronn a/Neckar | Germania | 77.400.000 | D. M. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Bank Polska S.A. | Varsavia | Polonia | 125.000.000 | Zloty | 100,00 | (3) |
| Fiat CR Spol s.r.o | Praga | Rep.Ceca | 1.000.000 | Kr.C. | 100,00 | (2) |
| Fiat Credit Belgio S.A. | Bruxelles | Belgio | 150.000.000 | Fr. B. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Credit France S.A. | Levallois-Perret | Francia | 71.000.000 | Fr. Fr. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Credit Hellas Comm. S.A. of Vehicles | Atene | Grecia | 200.000.000 | Dr. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Credit Nederland B.V. | Maarssen | Olanda | 6.800.000 | F. Ol. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Credito Argentina S.A. | Buenos Aires | Argentina | 25.000.000 | \$ | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Credito Portugal S.A. | Lisbona | Portogallo | 1.560.000.000 | Esc. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Distribuidora Portugal Ltda | Lisbona | Portogallo | 100.000.000 | Esc. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Factoring S.A. | Levallois-Perret | Francia | 15.000.000 | Fr. Fr. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Factoring Soc. de Fomento Comer.Ltda | San Paolo | Brasile | 21.948.122 | R\$ | 99,99 | 99,99 |
| Fiat Finance Holding S.A. | Lussemburgo | Lussemburgo | 5.000.000 | F. Ol. | 100,00 | (3) |
| Fiat Finance Netherlands B.V. | Amsterdam | Olanda | 333.373.000 | F. Ol. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Finance S.A. | Lussemburgo | Lussemburgo | 21.800.000 | F. Ol. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Finance S.A. (Suisse) | Schlieren | Svizzera | 24.100.000 | Fr. Sv. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat France Particip. Financieres S.A. | Parigi | Francia | 175.000.000 | Fr.Fr. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Finansiering A.S. | Copenaghen | Danimarca | 13.000.000 | Kr. D. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Lease Auto S.n.c. | Levallois-Perret | Francia | 32.500.000 | Fr. Fr. | 99,99 | 99,99 |
| Fiat Leasing Gmbh & Co. OHG | Heilbronn a/Neckar | Germania | 24.004.000 | D. M. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Leasing Portugal S.A. | Lisbona | Portogallo | 750.000.000 | Esc. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Leasing S.A. - Arredamento Mercantil | San Paolo | Brasile | 115.688.738 | R\$ | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Leasing Verwaltungs Gmbh | Heilbronn a/Neckar | Germania | 50.000 | D. M. | 100,00 | 100,00 |
| Fiat Location Auto S.n.c. | Levallois-Perret | Francia | 500.000 | Fr. Fr. | 100,00 | 99,98 |
| Fiat Magyarorszag Kft. | Budapest | Ungheria | 150.000.000 | HUF. | 100,00 | (2) |
| Fiat Servicios Tecnicos em Adm. Ltda | San Paolo | Brasile | 40.668.060 | R\$ | 100,00 | 100,00 |
| Fiat SR Spol s.r.o. | Bratislava | Rep.Slovacca | 1.000.000 | SK. | 100,00 | (2) |
| Fiat Versicherungsdienst Gmbh | Heilbronn a/Neckar | Germania | 50.000 | D. M. | 51,00 | 51,00 |
| Inmap 2000 Espana S.L. | Madrid | Spagna | 2.000.000.000 | Pts. | 100,00 | 100,00 |
| Inmap 2000 (U.K.) Ltd | Londra | Gran Bretagna | 12.000.000 | Lst. | 100,00 | 100,00 |
| Intermap (Belgio) S.A. | Waterloo | Belgio | 300.000.000 | Fr. B. | 100,00 | 100,00 |
| Inter.m.a.p. (France) S.A. | Parigi | Francia | 25.406.400 | Fr. Fr. | 100,00 | 100,00 |
| Intermap (Nederland) B.V. | Amsterdam | Olanda | 40.000 | F. Ol. | 100,00 | 100,00 |
| Parfi S.a.r.l. | Parigi | Francia | 50.000 | Fr.Fr. | (4) | 100,00 |
| Pro.Ca.R Deutschland Gmbh | Francoforte | Germania | 17.000.000 | D. M. | 100,00 | 100,00 |
| Sofice S.A. | Levallois-Perret | Francia | 20.960.000 | Fr. Fr. | 99,36 | 99,36 |
| Société Immobiliere Joker S.A. | Ginevra | Svizzera | 50.000 | Fr. Sv. | 100,00 | 100,00 |

(1) Società ceduta a Iveco Fiat nel 1998

(2) Società consolidata all'Equity Method nel 1997

(3) Società costituita nel 1998

(4) Società liquidata

ALLEGATO 2

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

| (in miliardi di lire) | 1998 | 1997 | 1996 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| A) DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALL'INIZIO DELL'ANNO | 429 | 684 | 605 |
| B) DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE OPERAZIONI DELL'ESERCIZIO: | | | |
| Utile prima della quota di competenza degli azionisti Terzi | (500) | 779 | (75) |
| Ammortamenti | 2.718 | 3.224 | 2.919 |
| Variazione netta del fondo trattamento fine rapporto dipendenti | (172) | 61 | 56 |
| Plusvalenze nette da realizzo immobilizzazioni | (61) | 34 | (21) |
| Variazione del capitale d'esercizio: | | | |
| Crediti commerciali | 381 | (688) | (592) |
| Rimanenze nette | 887 | (1.206) | 385 |
| Debiti commerciali | (894) | 1.818 | (1.331) |
| Altri debiti, crediti, ratei e risconti | (717) | (750) | 109 |
| Fondo imposte ed altri fondi | 74 | 302 | 106 |
| Variazione area di consolidamento | (12) | 56 | 135 |
| Totale | 1.704 | 3.630 | 1.691 |
| C) DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO: | | | |
| Investimenti in: | | | |
| Immobilizzazioni materiali | (2.658) | (2.597) | (3.248) |
| Partecipazioni | (385) | (126) | (82) |
| Beni immateriali e costi pluriennali | (250) | (185) | (127) |
| Contributi su investimenti | 137 | 246 | 158 |
| Realizzo della vendita di immobilizzazioni | 619 | 514 | 391 |
| Variazione netta dei crediti finanziari | (4.895) | (10.892) | (12.092) |
| Altre variazioni (incluse acquisizioni di società consolidate ed altre variazioni nell'area di consolidamento) | (3.861) | (3.720) | (2.337) |
| Totale | (11.293) | (16.760) | (17.337) |
| D) DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO: | | | |
| Nuovi finanziamenti | 8.731 | 7.901 | 4.953 |
| Rimborso di finanziamenti | (4.313) | (2.862) | (2.194) |
| Variazione netta dei debiti finanziari a breve termine | 5.445 | 7.140 | 13.381 |
| Aumento di capitale | | 696 | |
| Distribuzione dividendi | (300) | | (415) |
| Totale | 9.563 | 12.875 | 15.725 |
| E) VARIAZIONE NETTA DELLE DISPONIBILITÀ MONETARIE | (26) | (255) | 79 |
| F) DISPONIBILITÀ LIQUIDE AL 31 DICEMBRE | 403 | 429 | 684 |

ALLEGATO 3

CONVERSIONE DEI BILANCI DELLE CONSOCIATE ESTERE

I principali tassi di cambio utilizzati per la conversione in lire italiane dei bilanci 1998 e 1997 espressi in valuta sono stati i seguenti:

| | Medi 1998 | al 31.12.1998 | Medi 1997 | al 31.12.1997 |
|-------------------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| Dollaro USA | 1.736,2 | 1.653,1 | 1.703,4 | 1.759,2 |
| Franco belga | 47,8 | 47,9 | 47,6 | 47,6 |
| Franco francese | 294,4 | 295,2 | 291,8 | 293,4 |
| Franco svizzero | 1.198,3 | 1.208,4 | 1.174,0 | 1.209,9 |
| Marco tedesco | 987,1 | 990,0 | 982,2 | 981,7 |
| Sterlina inglese | 2.876,4 | 2.763,2 | 2.789,5 | 2.913,0 |
| Punt irlandese | 2.472,3 | 2.458,7 | 2.581,5 | 2.515,1 |
| Corona danese | 259,2 | 259,9 | 257,8 | 257,7 |
| Corona ceca | 53,9 | 55,4 | 53,8 | 51,0 |
| Corona slovacca | 49,3 | 45,1 | 50,7 | 50,5 |
| Fiorino olandese | 875,6 | 878,6 | 872,7 | 871,1 |
| Fiorino ungherese | 8,1 | 7,6 | 9,1 | 8,6 |
| Escudo portoghese | 9,6 | 9,7 | 9,7 | 9,6 |
| Peseta spagnola | 11,6 | 11,6 | 11,6 | 11,6 |
| Yen | 13,3 | 14,4 | 14,1 | 13,6 |
| Real brasiliano | 1.496,5 | 1.368,6 | 1.580,6 | 1.576,9 |
| Peso argentino | 1.736,7 | 1.653,4 | 1.703,8 | 1.759,5 |
| Bolivar venezuelano (*) | 3,2 | 2,9 | 3,5 | 3,5 |
| Zloty polacco | 496,9 | 473,5 | 520,1 | 499,8 |

(*) I bilanci delle controllate operanti nei Paesi ad alto tasso di inflazione sono stati convertiti ai cambi correnti di fine periodo in linea con i principi contabili previsti per la contabilità per l'inflazione.

Price WaterhouseAgli Azionisti della
FIAT AUTO S.p.A.**BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1998****RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE**

Abbiamo assoggettato a revisione contabile il bilancio consolidato del Gruppo FIAT AUTO al 31 dicembre 1998.

Il nostro esame è stato svolto secondo gli statuiti principi di revisione e, in conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio consolidato interpretate ed integrate dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Lo stato patrimoniale ed il conto economico consolidati presentano a fini comparativi i valori dell'esercizio precedente. Per il giudizio sul bilancio consolidato dell'esercizio precedente si fa riferimento alla nostra relazione emessa in data 18 maggio 1998.

A nostro giudizio, il sopra menzionato bilancio consolidato nel suo complesso è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico del Gruppo FIAT AUTO per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 1998, in conformità alle norme che disciplinano il bilancio consolidato, richiamate nel secondo paragrafo.

Per una più immediata comprensione dei dati del bilancio portiamo alla Vostra attenzione quanto segue:

- coerentemente con l'evoluzione dei principi contabili internazionali, apposita commissione dei Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri ha recentemente emanato uno specifico principio contabile in materia di imposte differite; il Gruppo ha pertanto modificato il proprio principio contabile in materia di imposte differite. L'effetto derivante dall'applicazione del nuovo principio contabile è stato imputato al conto economico ed è illustrato nella nota integrativa nel capitolo "Proventi ed Oneri straordinari";
- nel corso dell'esercizio 1998 il Gruppo ha rivisto la stima delle vite utili residue utilizzate per la determinazione degli ammortamenti economico-tecnici di alcune categorie di cespiti. Tale revisione, basata su una relazione appositamente predisposta da un perito esterno che ha dimostrato che per effetto dell'introduzione di nuove tecnologie si ha un più lungo utilizzo del medesimo impianto, si è concretizzata in un prolungamento delle vite utili di circa due anni i cui effetti sull'ammortamento a carico dell'esercizio e sul risultato dell'esercizio sono illustrati nella nota integrativa nel capitolo "Immobilizzazioni materiali".

Price Waterhouse SpA

Un amministratore

Marco Visconti
(Revisore contabile)

Torino, 27 maggio 1999

Sede legale e amministrativa: **Milano** 20122 Corso Europa 2 Tel. 02-77851 Fax 7785240 Cap. Soc. 3.500.000.000 i.v. Reg. Imp. Milano N. 193226 C.F. 80068710153 P. IVA 04847170158 Iscritta all'Albo Consob - Altri uffici: **Ancona** 60123 Via F. Corridoni 2 Tel. 071-36881 Fax 36623 - **Bari** 70123 Corso Italia 191 Tel. 080-5793139 Fax 5797088 - **Bologna** 40136 Via Vallescura 2 Tel. 051-334893 Fax 330756 - **Bolzano** 39100 Via Leonardo Da Vinci 12 Tel. 0471-976303 - **Brescia** 25122 Via Moretto 38/B Tel. 030-49797 Fax 280017 - **Cagliari** 09100 Via San Lucifero 97 Tel. 070-666253 Fax 663393 - **Firenze** 50129 Via Bonifacio Lupi 11 Tel. 055-471747 Fax 470779 - **Genova** 16128 Piazza Galeazzo Alessi 2 int. 9 Tel. 010-530061 Fax 593996 - **Napoli** 80121 Via del Rione Sirignano 7 Tel. 081-7614100 Fax 667802 - **Padova** 35121 Via Trieste 31/A Tel. 049-655222 Fax 657814 - **Parma** 43100 V.le Tanara 20/A Tel. 0521-242848-771147 Fax 781844 - **Roma** 00161 Via Giovanni Battista de Rossi 32/B Tel. 06-441921 Fax 44244890 - **Torino** 10123 Via Bogino 23 Tel. 011-88081 Fax 8395613 - **Trento** 38100 Via San Francesco 8 Tel. 0461-237004 Fax 239077

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO CONSOLIDATO

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ci ha consegnato, congiuntamente al bilancio d'esercizio della Vostra società, il bilancio consolidato al 31 dicembre 1998 relativo all'insieme delle imprese da essa controllate ed ad essa collegate. Esso comprende lo stato patrimoniale, il conto economico e la nota integrativa redatti in conformità alla struttura prevista dal decr. lgs. n. 127/91.

In tale bilancio, il patrimonio netto complessivo è di L. 10.429 miliardi, di cui L. 449 miliardi spettante ai soci di minoranza delle società controllate, consolidate con il metodo integrale; il risultato netto consolidato evidenzia una perdita di L. 567 miliardi dopo aver scorporato la quota di competenza di azionisti terzi pari a L. 67 miliardi. Dai risultati dei controlli eseguiti dalla società di revisione Price Waterhouse, incaricata della certificazione di bilancio, nonché da quelli delle verifiche effettuate e delle conferme richieste direttamente, i dati del bilancio sono apparsi corrispondenti alle risultanze contabili della controllante Fiat Auto e alle informazioni trasmesse dalle società comprese nell'area di consolidamento.

Relativamente alle immobilizzazioni materiali sulla base di apposite perizie esterne, Fiat Auto ha rideterminato la vita utile residua di alcune categorie di cespiti a seguito dell'introduzione di nuove tecnologie che hanno comportato un allungamento delle vite utili di circa 2 anni. Gli effetti di tale revisione sull'ammortamento a carico dell'esercizio sono illustrati nella nota integrativa al capitolo "Immobilizzazioni materiali".

Si prende atto che la società, a seguito dell'entrata in vigore della versione rivista del principio internazionale IAS 12 e della recente emanazione del principio contabile elaborato dall'apposita Commissione dei Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri in tema di "trattamento contabile delle imposte di reddito" ha modificato nel bilancio consolidato il criterio di determinazione delle imposte differite.

L'effetto derivante dall'applicazione del nuovo criterio rispetto a quello adottato sino al 31 dicembre 1997 è rilevato nella voce di conto economico "Proventi ed oneri straordinari" e trova ampio dettaglio nelle varie sezioni della nota integrativa.

Sempre sulla base dei risultati dei controlli, forniti dalla stessa società di revisione Price Waterhouse, e di quelli direttamente eseguiti riteniamo che la definizione dell'area di consolidamento, la scelta dei metodi di consolidamento e le procedure eseguite per la loro applicazione, abbiano consentito di rappresentare la struttura patrimoniale e finanziaria e le classi significative dei valori reddituali con adeguata chiarezza e nel rispetto degli schemi di stato patrimoniale e di conto economico previsti dalla legge.

Le regole che sono state seguite al fine di garantire l'omogeneità dei valori delle imprese consolidate nonché i criteri di determinazione dei valori, cui è stato fatto riferimento, sono apparsi idonei al corretto calcolo del patrimonio e del risultato reddituale di Gruppo. Quest'ultimo è poi stato raccordato ai corrispondenti flussi di disponibilità monetarie, mediante il rendiconto finanziario di cui è stata arricchita la nota integrativa, ponendo in evidenza le condizioni di liquidità del Gruppo. Il Consiglio di Amministrazione, presentando il bilancio consolidato, congiuntamente al bilancio di esercizio, ha provveduto ad adempiere gli obblighi informativi previsti dall'art. 2428 del codice civile e dall'art. 40 del decr. lgs. n.127/91, con un documento dall'aspetto formale unitario.

All'interno di tale documento denominato "Relazione sulla gestione", le specifiche informazioni riguardanti il Gruppo ed i suoi risultati economici e finanziari sono contenute nella parte generale e nel capitolo "Analisi dei risultati reddituali e della situazione patrimoniale e finanziaria". Queste informazioni che, nel loro insieme, adempiono alle prescrizioni del già citato art. 40 del decr. lgs. n.127/91, appaiono coerenti con i dati in cifre contenuti nello stato patrimoniale, nel conto economico e nella nota integrativa del bilancio consolidato.

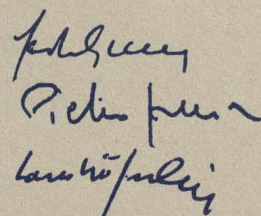
Torino, 7 maggio 1999

I Sindaci

Federico Gamna

Pietro Fornier

Lamberto Jona Celesia



Fiat Auto S.p.A.
Direzione Marketing
e Commerciale - Pubblicità
Edizioni

Redazione:
Fiat Ges.co. S.c.p.A.

Progetto grafico e
Coordinamento tecnico:
Satiz - Torino

Printed in Italy
S.A.N. Torino 1999

Pubblicazione stampata
su carte senza cloro e riciclate

